



I pioppi di Juvarra

Dalla riserva di caccia di Stupinigi al nuovo parco

ATTI E RASSEGNA TECNICA
DELLA SOCIETÀ DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI IN TORINO

Anno 135

LVI-1
NUOVA SERIE

OTTOBRE 2002

ATTI E RASSEGNA TECNICA

DELLA SOCIETÀ DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI IN TORINO

RIVISTA FONDATA A TORINO NEL 1867

NUOVA SERIE - ANNO LVI - Numero 1 - OTTOBRE 2002

SOMMARIO

IL PARCO DI STUPINIGI

| | |
|--|---------|
| <i>Il nuovo parco di Stupinigi. Un forum</i> | pag. 11 |
| Piergiorgio Lucco Borlera, Flavia Bianchi, Raffaele Radicioni, Claudio Malacrino, <i>Pianificazione territoriale a Stupinigi</i> | pag. 20 |
| Marco Trisciuglio, <i>La tenuta di caccia di Stupinigi come questione di progettazione. Appunti per un'istruttoria</i> | pag. 28 |

LA STRADA E IL PARCO

| | |
|---|---------|
| Maurizio Momo, <i>Conservazione e riqualificazione del Parco Naturale di Stupinigi</i> | pag. 32 |
| Vittorio Defabiani, <i>Il progetto del territorio. L'intorno di Stupinigi e i rilevamenti del Settecento</i> | pag. 39 |
| Massimo Moraglio, <i>La viabilità intorno al parco di Stupinigi. Dalla "Rotta del Re" alla strada statale n. 23</i> | pag. 47 |

IL CONFRONTO EUROPEO

| | |
|---|---------|
| Roberta Ingaramo, <i>Emergenze architettoniche, parchi e contesti ordinari: mete di un percorso nel paesaggio metropolitano</i> | pag. 56 |
| Paolo Cornaglia, <i>I giardini e il parco di Venaria Reale</i> | pag. 60 |
| Pierre-André Lablaude, Laurent Choffé, <i>La restauration des Jardins de Versailles</i> | pag. 66 |
| Francesca Bagliani, <i>Passeggi pubblici e forme di loisir</i> | pag. 73 |
| Isotta Cortesi, <i>I grandi parchi europei contemporanei: le metamorfosi delle aree degradate</i> | pag. 77 |

REPRINTS

| | |
|---|---------|
| Andrea Bruno, <i>Studio per l'insediamento delle Facoltà di Agraria e Veterinaria a Stupinigi</i> | pag. 83 |
| Mario Passanti, <i>La Palazzina di Caccia di Stupinigi</i> | pag. 88 |

Direttore: Marco MASOERO

Segretario: Davide ROLFO

Tesoriere: Franco FUSARI

Art Director: Riccardo FRANZERO

Redattori: Oscar CADDIA, Beatrice CODA NEGOZIO, Alessandro DE MAGISTRIS, Luigi FALCO, Carlo OSTORERO, Alessandro MARTINI, Claudio PERINO, Andrea ROLANDO, Davide ROLFO, Chiara RONCHETTA, Valerio ROSA, Paolo Mauro SUDANO, Marco TRISCIUOGGIO

Sede: Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, Corso Massimo d'Azeglio 42, 10123 Torino, telefono 011 - 6508511

ISSN 0004-7287

Periodico inviato gratuitamente ai Soci della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino.



I pioppi di Juvarra.

Dalla riserva di caccia di Stupinigi al nuovo parco

Curatori del numero: Michela Barosio, Marco Trisciunglio

Questo numero di A&RT è pubblicato con il contributo della Provincia di Torino, del Comune di Nichelino e del Dipartimento di Progettazione architettonica del Politecnico di Torino.

Si ringraziano:

l'architetto Gianfranco Gritella, l'Archivio del Castello di Racconigi, l'Archivio dell'Ordine Mauriziano, l'Archivio della Provincia di Torino, l'Archivio Storico della Città di Torino, l'Archivio di Stato di Torino per aver permesso la riproduzione delle relative illustrazioni; la casa editrice Umberto Allemandi & C. per aver permesso la riproduzione del brano di Mario Passanti.

La Redazione è a disposizione di quanti aventi diritto non sia stato possibile raggiungere.

Copertina: rielaborazione di Ludovico Bo, *Pianta della fabbrica da costruirsi in contorno alle Albere Pine dall'ultima fabbrica di Cassina, sino alla fabbrica de' novi Canili verso sera, da cominciarsi nel corrente anno per la partita tinteggiata di rosso, da rendersi ultimata nelli anni successivi 1780 e 1781 per altra parte tinteggiata di nero.* Archivio Ordine Mauriziano, Stupinigi, Mazzo 39 c. 1156; 21 marzo 1779 (particolare).

La Provincia di Torino attribuisce grande importanza alla riqualificazione della Palazzina di Caccia di Stupinigi e delle sue pertinenze; ne è prova l'impegno, protratto nel tempo, per contribuire fattivamente alle attività di modifica della rete viaria afferente, al fine di liberare il complesso juvarriano dall'assedio dei mezzi motorizzati e di eliminare il traffico veicolare dall'Area del Parco, per permettere una fruizione resa oggi difficoltosa dalla separazione fisica costituita dal tracciato della SS. 23 e delle Provinciali 142 e 143. Oltre a ciò, la Provincia ha svolto un ruolo importante nel promuovere iniziative di sensibilizzazione verso i grandi cambiamenti attesi sull'area stessa e gli scenari futuri di utilizzo di questa straordinaria risorsa dell'area torinese.

Così, nell'ottobre del 2002, si tenne un convegno presso la Palazzina di Caccia che, prendendo spunto dall'inizio dei lavori per la realizzazione della variante alla Statale 23, aveva come argomento principale il destino del grande parco suburbano, ricomposto come dominio unitario dall'eliminazione del traffico veicolare al suo interno. Oltre all'intervento di qualificati storici e docenti del Politecnico di Torino, venne proposta con particolare interesse la relazione di uno degli ingegneri-agronomi responsabili della riqualificazione del Parco della Reggia di Versailles, che rappresenta un ideale esempio a cui riferirsi nel pensare il Parco di Stupinigi.

L'Amministrazione Provinciale, in accordo con il Comune di Nichelino, ha espresso il desiderio di pubblicare, a fine divulgativo, gli atti del suddetto convegno, unitamente a più approfondite riflessioni in materia.

Grazie alla proficua collaborazione, già sperimentata in occasione dello stesso convegno, con la Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, si è individuato il presente numero speciale della rivista "Atti & Rassegna Tecnica", dedicato appunto al tema di Stupinigi, come strumento più indicato per dare il giusto risalto al lavoro fin qui svolto.

La città di Torino ed il territorio tutto della Provincia, otterranno benefici significativi per i grandi cambiamenti che, a partire da Stupinigi e dalla Venaria Reale, riguarderanno la cosiddetta "Corona di delizie", costituita dai grandi parchi delle residenze sabaude: sarà l'occasione per ripensare radicalmente il rapporto tra i cittadini e questi straordinari complessi, anche nell'ottica di un deciso rilancio del turismo d'arte e di cultura.

La presa di coscienza collettiva dell'immenso patrimonio artistico e naturale alle porte della capitale piemontese è dunque un passo necessario ed auspicabile, cui la Provincia lavora ormai da anni, grazie ad un'attenta opera di pianificazione e progettazione del paesaggio e a una nuova concezione dell'infrastruttura che coniuga all'utilità collettiva le istanze del rispetto ambientale.

Mercedes Bresso
Presidente della Provincia di Torino



V.A. Cignaroli, *La partenza per la caccia, Sala degli Scudieri nella Palazzina di Caccia di Stupinigi*, olio su tela, 1773.

Quando, nel 1729, Filippo Juvarra – su incarico di Vittorio Amedeo II – progettò la reale Palazzina di Caccia di Stupinigi, il geniale architetto pensò ad un effetto scenografico a sorpresa, attento alla percezione delle luci e dei colori ed inserito perfettamente nel contesto naturale, con particolare attenzione alle lunghe file di pioppi; nei dipinti del Cignaroli, come in altre stampe dell'epoca, si vede infatti questa specie arborea a fare da cornice alle strutture della Palazzina. Già, senza questi bellissimi alberi, Juvarra avrebbe senz'altro pensato ad un "disegno" completamente diverso.

*A causa di una certa incuria ed anche per la naturale fine del ciclo vitale dei pioppi (*Populus nigra* "Italica") si verificarono – all'inizio degli anni Novanta – i primi schianti dei possenti alberi sulla rotonda viaria.*

Dopo un'attenta analisi fitosanitaria e di stabilità, si dovette, a malincuore, procedere all'abbattimento dei pioppi che delimitavano il "concentrico" della Residenza Reale. Di questo abbattimento, con malcelato senso di colpa (ma ragguagliato dalle necessarie strategie di messa in sicurezza) fui, indirettamente, il malcapitato artefice, in quanto amministratore locale, cui sono dovuti i proclami di "ordinanza" (era fine anno '98).

Come accettare allora l'idea di una Palazzina di Stupinigi senza il contorno dei pioppi? Non sarebbe e non è possibile! Pertanto, dopo l'abbattimento, si pensò, subito, alla nuova ripiantumazione. Ma, ahimè, di convegno in convegno, di incontro in incontro, istituzionali o scientifici che fossero, l'aspettativa rimase e rimane ancora delusa e deludente, pur con le più varie motivazioni addotte!

La Palazzina di Caccia (dichiarata dall'Unesco, nel 1998, Patrimonio dell'Umanità) avrebbe dovuto ritornare il più in fretta possibile all'antico scenario, a quello che per secoli ha accompagnato la vita dei sovrani di Casa Savoia e lo sguardo dei visitatori. Ma il blasone non conta per trovare dignitosa soluzione ai problemi dell'arredo arboreo!

Vi è poi il Parco circostante, istituito nel 1991, con i suoi 1732 ettari, in un certo senso parte integrante del progetto juvarriano. Un cuore verde e pulsante, ricco di vegetazione (in particolare pini, querce e pioppeti) e dimora di molte specie animali (scoiattoli, ricci, talpe, moscardini, volpi, donnole, faine, lepri, conigli selvatici, cinghiali), che è al centro dell'attenzione delle istituzioni per un completo recupero e per farne (ancor più di oggi) il luogo privilegiato dei nichelinesi e dei torinesi per le scampagnate, le gite in bicicletta e le passeggiate in mezzo alla natura. Ed allora giova ribadire che questi pioppi, vittime illustri dell'incuria, dell'età e del vento, li vogliamo rivedere un giorno o l'altro, presto, a fare da cornice a questo tesoro dell'Umanità. Anche i cittadini di Nichelino, di certo, la pensano così!

Pier Bartolo Piovano
Sindaco di Nichelino



La Rotta di Orbassano vista dalla copertura della Palazzina di Caccia di Stupinigi (foto Michela Barosio).

Il 19 ottobre 2002 si è tenuto nella Palazzina di Caccia di Stupinigi un convegno, organizzato dalla SIAT in collaborazione con Provincia di Torino e Ordine Mauriziano, in cui sono stati illustrati e dibattuti i problemi e le opportunità che derivano dall'ormai imminente spostamento della S.S. 23, importante arteria stradale che oggi attraversa per tutto il suo sviluppo longitudinale la riserva di caccia di Stupinigi. Tale operazione consentirà di attuare un processo di valorizzazione della riserva di caccia, che verrebbe trasformata in un vasto parco pubblico dalle caratteristiche uniche per la ricchezza di elementi naturalistici, storici ed architettonici che in essa si ritrovano.

Numerosi sono i soggetti coinvolti in questa operazione: oltre agli enti già citati – l'Ordine Mauriziano, in quanto proprietario della Palazzina e dei terreni circostanti, e la Provincia di Torino, in quanto ente gestore della viabilità interessata dall'operazione – l'Ente Parco, l'ANAS, le amministrazioni dei Comuni su cui insiste il parco medesimo (Torino, Candiolo, Nichelino e Orbassano), i soggetti che hanno condotto in passato o proposto per il futuro operazioni immobiliari di vasta portata nel territorio in esame.

L'unicità e l'interesse dell'operazione di recupero deriva da un lato dalla straordinaria bellezza della Palazzina di Caccia di Stupinigi, elemento di attrazione turistica e culturale assolutamente preminente nel panorama torinese, dall'altro dalla presenza di un contesto territoriale che, nonostante le interferenze talvolta pesanti apportate dallo sviluppo urbanistico del dopoguerra, ha mantenuto riconoscibili le tracce del disegno originario, grazie anche al fatto che la tenuta di Stupinigi, a differenza di altre realtà di caratteristiche confrontabili, ha mantenuto nel tempo la propria unitarietà.

Al tempo stesso, la delicatezza e complessità dell'operazione derivano da una serie di criticità e interrogativi, che sono stati puntualmente evidenziati nel convegno e nel dibattito che da esso è scaturito, e ai quali è necessario dare adeguate risposte:

Quale tipo di parco è possibile realizzare (naturale, storico, agricolo, tematico, attrezzato per il tempo libero) garantendone la futura sopravvivenza economica e gestionale?

Come si può risolvere il quadro infrastrutturale del parco (accesso al parco dalla città, accessi alternativi, parcheggi, mezzi di trasporto interni, collegamenti con le altre delitie sabaude), anche in rapporto alla risoluzione dei nodi ancora irrisolti in relazione alle modificazioni in atto della viabilità?

Quale uso riservare alle preesistenze architettoniche, non solo auliche, del parco (le cascine, i poderi, le antiche preesistenze)?

Come conciliare l'esistenza del parco (con i vincoli che esso comporta) con lo sviluppo di iniziative di grande impatto economico e territoriale, quale l'insediamento "Mondo Juve" previsto nell'area di Vinovo?

L'attuazione del progetto di recupero si è scontrata finora con l'assenza di un Piano d'Area, alla stesura del quale sono attualmente impegnati i Commissari del parco con il supporto dell'IPLA, Ente strumentale della Regione depositario di conoscenze sulla vegetazione utili nella definizione degli aspetti naturalistici del piano.

È nostro auspicio che la pubblicazione di questo numero monografico di A&RT, che contiene sia i testi delle relazioni presentate al convegno, sia contributi espressamente preparati da noti studiosi e professionisti, possa contribuire efficacemente allo sviluppo di un'operazione di grandissima rilevanza per la nostra città.

Marco Masoero

I pioppi cipressini (*populus nigra*) che circondavano fino a pochi anni fa il giardino della Palazzina di Caccia di Stupinigi e che si allineavano verso sud lungo la Rotta Reale, costituendo con gli edifici ausili e i rustici una unità paesaggistica di rilievo nel quadro dell'architettura europea del Settecento, sono oggi quasi del tutto scomparsi. L'ultimo effetto dell'utilizzo come strada statale dei grandi percorsi visuali in prossimità del complesso juvariano è infatti l'impossibilità, stabilita dal Codice della strada, di ripiantumare gli alberi invecchiati nella loro originaria posizione.

Oggi, con la realizzazione del nuovo assetto viario e l'allontanamento della Strada Statale 23 dalla residenza storica e dal tessuto agricolo/paesaggistico sul quale la Palazzina insiste, si profila la realizzazione di un grande parco, nella tradizione di quelle che sono state le trasformazioni dei grandi ensemble reali europei, da vasti giardini di residenze auliche a parchi pubblici straordinari di alto valore storico e simbolico.

La Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, in collaborazione con l'Ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro e con la Provincia di Torino, organizza una giornata di studi dedicata alla questione del progetto e della gestione del nuovo parco di Stupinigi con lo scopo di sollecitare riflessioni, definire prospettive, misurare valore e attese intorno alle nuove opportunità per l'area.

Nel corso della giornata di studio e nello spirito della manifestazione, verranno organizzate visite guidate e iniziative diverse per promuovere l'attenzione intorno al tema della realizzazione del nuovo parco.



I PIOPI DI JUVARRA

Dalla riserva di caccia di Stupinigi
al nuovo parco

GIORNATA DI STUDIO

Citroniera della Palazzina di Caccia

Sabato 19 ottobre 2002



ORDINE MAURIZIANO

Programma

9.00

Apertura dei lavori e saluto delle autorità
[SIAT, Regione Piemonte, Provincia di Torino, Ordine Mauriziano]

9.30

Dalla Rotta del Re alla Strada Statale 23
[Dott. M. Moraglio - Università degli Studi di Torino]

10.00

La tenuta di caccia di Stupinigi
come questione progettuale
nel quadro dei grandi parchi europei
[Arch. M. Trischuoglio - SIAT]

10.30

Il Parco della Palazzina di Caccia di Stupinigi
[Prof. M. Momo - Politecnico di Torino]

11.00

Il Parco del Castello di Versailles
[Ing. Agr. L. Choffé - Etablissement public du musée et du domaine
national de Versailles]

12.30

Conclusioni e dibattito con interventi delle
municipalità coinvolte

13.30

Buffet

A seguire
visita al giardino
della Palazzina di Caccia di Stupinigi
Vista del parco, della SS23 e delle rotte
di Orbassano e Vinovo
dalla cupola e dalla mongolfiera

Partono i lavori
per la pedonalizzazione
di Stupinigi

Un'occasione
per ripensare radicalmente il rapporto
con la Palazzina e le sue pertinenze



Il nuovo parco di Stupinigi. Un forum

Lo scorso 17 aprile, presso la Sala Marmi della Provincia di Torino, la redazione della nostra rivista ha organizzato un forum sul Parco di Stupinigi, alla presenza di Giorgio Belfiore (Commissario Straordinario dell'Ente Parco Naturale di Stupinigi), Giuseppe Forlani (Sub Commissario dell'Ordine Mauriziano), Franco Campia (Assessore Trasporti e Grandi Infrastrutture, Provincia di Torino), Luigi Rivalta (Assessore alla Pianificazione Territoriale Difesa del Suolo Protezione Civile, Provincia di Torino), Paolo Ferraris (Responsabile Area Naturalistica, IPLA), Piergiorgio Lucco (Architetto, Studio Tecnico "Collettivo di Architettura", Torino), Maurizio Momo (Consigliere Siat e co-progettista del Restauro della Palazzina di caccia di Stupinigi), Marco Masoero (Presidente Siat e Direttore di "A&RT") e Marco Trisciunglio (Consigliere Siat e Co-curatore del numero). Le pagine che seguono riportano la trascrizione di quanto si è detto in quell'incontro, nel giorno dell'insediamento del gruppo di lavoro che lavora al progetto del Piano d'area per Stupinigi.

Franco Campia: Al tema del recupero del complesso di Stupinigi la Provincia di Torino ha dedicato molte risorse, anche culturali e progettuali. Muovendo da un tema di sua specifica competenza, innanzitutto operando per cercare alternative all'assetto viario odierno, in modo da liberare il parco dall'attraversamento dei veicoli. Infatti molte delle strade coinvolte nel ridisegno della viabilità in quell'area sono provinciali e la modifica del loro tracciato ha richiesto di mettere in gioco ingenti somme da parte della Provincia stessa oltre che dell'ANAS. La Provincia di Torino ha ritenuto importante affrontare il problema in maniera globale, anche attraverso la collaborazione con la Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, alla quale dobbiamo iniziative come la giornata di studio organizzata nell'ottobre del 2002 proprio alla Palazzina di Caccia, intorno alla questione del parco di Stupinigi.

In merito all'effettiva possibilità di stendere un progetto organico e completo, ci si è sempre scontrati con una grande carenza: il parco non aveva ancora – incredibilmente – un suo strumento di pianificazione. Per questo motivo abbiamo molto apprezzato che il vicecommissario dottor Forlani abbia quasi da subito attivato un gruppo di lavoro per la stesura di quel piano, intervento non banale nel contesto in cui ci muoviamo.

Nel contempo la Società degli Ingegneri e degli Architetti ha deciso di dedicare un numero monografico della sua rivista al tema. Per questo motivo ci è sembrato corretto mettere ancora una volta a confronto chi in questo momento sta lavorando su questo tema e chi ha già dedicato molto tempo a progetti di recupero della palazzina e dell'intorno.

Marco Trisciuglio: Sin dalla sua fondazione, la Società Ingegneri e Architetti si è occupata in maniera direi "militante" delle questioni che hanno riguardato Torino e la sua architettura nonché l'urbanistica della città e dell'intera regione. La sua rivista, dal glorioso passato, per statuto riporta notizie che riguardano le attività della società e memorie dei soci. Tenendo fede a questa tradizione culturale abbiamo deciso di dedicare un numero della nostra rivista, che da qualche anno esce con numeri monografici, al tema di Stupinigi, per una volta non incentrandolo sulla Palazzina di Caccia, ma proprio sul parco di Stupinigi.

Questo tema è stato oggetto di una giornata di studio tenuta il 19 ottobre 2002 alle Scuderie Nuove; quello che noi volevamo fare inizialmente era riportare gli atti di quella giornata, organizzata in collaborazione con la Provincia di Torino e l'Ordine Mauriziano (oltre che con il Politecnico di Torino), per ragionare sulla possibilità nuova di realizzare il parco con la dismissione della strada statale n. 23. In redazione ci siamo però accorti che poteva essere utile recuperare una serie di studi e di riflessioni già noti da molto tempo, magari riproponendoli, e anche che si potevano raccogliere riflessioni ulteriori come quelle che possono nascere da incontri come questo.

Ci piacerebbe quindi porre alcune questioni che consideriamo importanti, direi ineludibili, per chi affronterà il progetto del parco e quindi provare a capire quali proposte e i quali meccanismi di riflessione si possono avviare intorno a queste tre domande:

- a) Quale tipo di parco è possibile realizzare nella tenuta di Stupinigi (naturale, storico, agricolo, tematico, attrezzato per il tempo libero)?
- b) Come si può risolvere il quadro infrastrutturale del parco (accesso al parco della città, accessi alternativi, parcheggi, mezzi di trasporto interni, collegamenti con le altre *delitie* sabaude)?
- c) Quale uso riservare alle preesistenze architettoniche, non solo auliche, nel parco (le cascine, i poderi, le antiche preesistenze)?

Giorgio Belfiore: Il dottor Forlani e io siamo stati chiamati a rivestire il ruolo di commissari del parco dall'inizio di dicembre. Tra i compiti principali – individuati chiaramente nella delibera che ci assegnava l'incarico – c'era quel Piano d'area che fino ad oggi non era stato fatto, dal momento che un tentativo messo in atto in passato da parte dell'Ordine Mauriziano non era purtroppo proseguito. Così, una volta sistemato il bilancio, è a quel compito che ci siamo dedicati.

Per il parco abbiamo individuato un ente strumentale della regione che è l'IPLA anche perché depositario di un certo patrimonio di conoscenze in merito al tema. L'incarico di redigere il piano è quindi stato affidato all'IPLA, cui ho ritenuto comunque di affiancare – anche per fare delle scelte "programmatiche" all'interno del piano d'area – un gruppo di lavoro che coinvolgesse i soggetti territoriali interessati (i comuni di Candiolo, Nichelino e Orbassano, la Provincia di Torino per la parte viaria). Stamattina si sono riuniti per la prima volta, l'IPLA e il gruppo di lavoro, per dare inizio allo studio e alla redazione di questo piano. I tempi assegnati all'IPLA, visto anche che il nostro incarico è a scadenza, sono tali che riteniamo entro la fine di settembre e la prima decade di ottobre 2003 di avere il primo documento di struttura del piano, che dovrà poi procedere secondo il normale iter, con la valutazione da parte della conferenza di servizio e con l'approdo in Regione per l'approvazione.

Il programma viario che la Provincia di Torino ha in progetto faciliterà molto l'utilizzo di questo parco meraviglioso e ne permetterà un reale recupero. Il parco tuttavia non deve essere visto soltanto come parco ma devono essergli affiancate tutte quelle attività culturali e di ricerca che possono garantirne la sopravvivenza.

Comunque noi riteniamo che tutti gli apporti che possono migliorare il piano d'area sono ben graditi, anche perché il piano d'area non è una cosa nostra ma è un patrimonio comune.

Giuseppe Forlani: Quello di questa mattina, come capita per tutte le riunioni di insediamento, è stato un momento di reciproca conoscenza degli attori coinvolti, sono però già emersi alcuni pensieri e se anche da questo incontro usciamo con una serie di domande potremmo considerarlo un ottimo inizio.

Se Venaria nasce come parco e oggi è la reggia di Venaria grazie all'importante operazione di restauro (che ha recuperato la configurazione storica sia del palazzo che dei giardini), Stupinigi si identifica al con-



Vista della direttrice per Torino dalla copertura della Palazzina di Caccia (foto Michela Barosio).

trario da sempre con la Palazzina di Caccia, ma qui si vuole – ed è giusto – che accanto alla Palazzina ci sia di nuovo il suo giardino storico e attorno il parco. Su Stupinigi in questo momento c'è un concentrarsi di attenzioni differenti che se unite possono dare a tutta l'area una prospettiva diversa.

Il parco di Stupinigi, a differenza di altri ambiti storici analoghi, non è mai stato delimitato fisicamente e la tenuta si è conservata unitaria nei secoli grazie all'appartenenza all'Ordine Mauriziano. Ciò ha garantito nel tempo una certa unitarietà di disegno territoriale pur nella necessità di definire il confine delle proprietà dell'Ordine rispetto a ciascuno dei comuni limitrofi. Il piano d'area potrebbe rappresentare l'occasione per ricucire in un sistema territoriale regolato l'insieme di interessi e di opportunità che questo parco storico coinvolge.

Franco Campia: Il Piano d'area dovrà innanzitutto rapportarsi con il Piano Territoriale della Provincia ma dovrà dare risposta anche ad altre importanti questioni.

Vi sono innanzitutto alcuni nodi legati alla viabilità: l'intervento in corso di esecuzione da parte dell'ANAS ed i lavori che stanno per essere mandati a gara da parte della Provincia (collegati all'intervento dell'ANAS), risolvono una parte delle problematiche legate all'accessibilità della zona di Stupinigi ma lasciano aperti *due fronti critici*: Borgaretto, ad ovest, e il grande (soprattutto in senso fisico) progetto di "Mondo Juve" ad est. Quest'ultimo è un progetto che, a seconda di come verrà trattato, potrebbe avere delle ricadute pesanti e *dirette* addirittura su aree comprese nella zona vincolata. Ci sono infatti ipotesi di viabilità che interessano il

bordo del parco e che sono, a nostro avviso, migliorative: l'architetto Lucco si sta occupando di queste ipotesi (all'interno di un rapporto con la Provincia) dal punto di vista del Piano territoriale. Se quella che la viabilità direttamente a servizio di "Mondo-Juve" tocchi le aree vincolate è un'ipotesi, è invece certa la richiesta di realizzare una nuova strada complanare alla tangenziale che, con certezza, si collocherà dentro le aree vincolate. È pur vero che si tratta, al momento, soltanto di una richiesta collegata a quell'operazione, ma l'impressione è che sia difficile evitare la realizzazione di questa complanare, stante i flussi che verranno generati dal nuovo insediamento e che il sistema attuale non si presenta in grado di smaltire.

Oltre ai nodi legati alla viabilità è ben individuato come problematico il tema delle *porte di ingresso*. Il progetto della Provincia di Torino aveva come obiettivo quello di liberare dal traffico il parco ma anche il nucleo edificato al servizio della Palazzina.

Se si arriverà alla pedonalizzazione di tale area storico-monumentale bisognerà poi risolvere il problema di come fare affluire i visitatori e gli addetti alle zone del parco con attività (che non saranno solo museali). Questo vuol dire immaginare un sistema di viabilità che individui i parcheggi, che pensiamo debbano essere numerosi, non certo concentrati in un unico punto ma collocati alle diverse porte del parco, quindi piuttosto vicini agli ingressi. Pur immaginando che ci possano essere parcheggi più estesi legati allo svolgimento di avvenimenti di maggiore richiamo, anche se necessario posti a una maggiore distanza e che possano essere in occasioni eccezionali collegati con sistemi di trasporto pubblico, in via ordinaria, però, ripeto ci vorranno parcheggi i più vicini possibile. Devo dire, come assessore al trasporto pubblico, che gli architetti che si occupano di pianificare l'assetto e la fruizione dei parchi spesso suggeriscono l'uso di navette per i collegamenti. La navetta è però un mezzo molto antieconomico: per poterla mantenere in esercizio occorrono dei flussi che la giustifichino, il ché vale solo in certi particolari momenti. I parcheggi devono quindi essere dimensionati e graduati in base alla distanza e all'ampiezza. Peraltro l'insediamento "Mondo Juve" avrà una quantità di parcheggi iperbolica e possiamo pensare che avranno la doppia fruizione, sia da parte dei clienti del centro commerciale, sia da parte dei frequentatori del parco stesso. È comunque ragionevole pensare che questi parcheggi possano costituirsi essi stessi quali una delle porte

di accesso al parco, come in qualche modo segnalano i ragionamenti dell'architetto Lucco e dell'architetto Radicioni.

C'è chi ipotizza, anche se non in tempi brevi, un prolungamento verso Stupinigi della linea 4, quella che attualmente muore al fondo di corso Unione Sovietica. Una linea tranviaria è costosa al momento dell'impianto ed è costosa a livello di gestione. Quindi ha senso prolungarla solo se se ne immagina un effettivo adeguato utilizzo, in questo caso probabile nel momento in cui il complesso juvarriano ed il parco cominciano ad essere utilizzati "a regime" ed a esercitare un effettivo richiamo di utenza. Certo se si pensa alla quota di domanda fissa aggiuntiva potenzialmente rappresentata dalla popolazione di Borgaretto la prospettiva non appare così lontana ed improbabile. È ovvio che chi studia il Piano d'area deve immaginare questa ipotesi e quindi prefigurare l'eventuale corridoio per collocarvi i binari, i luoghi di sosta, gli interscambi, ecc.

L'approdo del mezzo pubblico a Stupinigi può essere in questo senso anche un'occasione per affrontare la "mascheratura" di Borgaretto. La qualità architettonica di quell'insediamento è quella che è, un corpo brutalmente estraneo, purtroppo, rispetto alla Palazzina di Caccia ed al parco. Nel corso della giornata di studi organizzata dalla Società Ingegneri e Architetti, grazie alla cortesia del professor Momo e dell'Ordine Mauriziano, abbiamo potuto salire sulla cupola juvarriana ed avere una visione a 360 gradi della zona: è certo forte la percezione della presenza intrusiva di Borgaretto, che però forse può essere attutita con schermature di verde od altro che, appunto, potrebbe servire a celare anche l'attestamento dei mezzi pubblici che lì arrivano. È un tema bello, anche molto interessante dal punto di vista architettonico.

L'ultima questione che vorrei affrontare è invece più squisitamente urbanistica. L'ho già accennata al dottor Forlani, sapendo che l'Ordine Mauriziano ha gravi problemi di ordine finanziario e che, essendo un ente pubblico, ha qualche problema in merito alla realizzazione di insediamenti sulle proprie aree. Leggiamo sui giornali in queste settimane di ipotesi di insediamenti di un certo impatto intorno a Sant'Antonio di Ranverso, altra proprietà mauriziana, ed è una prospettiva inquietante. Ci sono invece proprietà mauriziane in cui insediamenti nuovi possono essere assorbiti, se ben dosati e progettati, in modo più indolore. Proprio all'interno del perimetro del parco di Stupinigi ricordo l'esistenza di un

complesso di aree agricole di una certa consistenza, al di là della nuova strada che l'ANAS sta realizzando, compreso tra questa nuova arteria e la ferrovia per Pinerolo, nel comune di Candiolo. Non credo che questi campi abbiano una qualità ambientale superiore a quella dei campi vicini *non* compresi nel perimetro del parco, mentre il loro ruolo risulterà assai indebolito dall'essere ormai un corpo estraneo e separato dal resto del Parco ad opera della nuova strada. L'inserimento di questi campi all'interno del perimetro del parco fu per altro – a mio avviso – semplicemente legato a questioni storico-patrimoniali: il parco venne costituito vincolando ciò che era di proprietà dell'Ordine Mauriziano. Esprimo un parere personale, ma credo che in quella zona, precisamente individuata, si possano correttamente fare dei ragionamenti su prospettive insediative, sapientemente dosate in qualità e quantità.

Maurizio Momo: L'occasione di oggi è significativa perché la presenza di soggetti che operano quotidianamente sul territorio può essere motivo per affrontare alcuni problemi che non sono ancora emersi del tutto nell'ambito della giornata di studio di ottobre o sono stati, per questioni di tempo, solo toccati marginalmente. Una prima considerazione: Stupinigi, a partire dalla sua formazione, è rimasto nel disegno di impianto, di matrice juvarriana, sostanzialmente immutato.

Gli antichi tracciati, come il grande asse retto che congiunge Stupinigi a Torino, è elemento caratterizzante dello sviluppo urbanistico della città nel settore sud, mentre i tracciati che si diramano dalla Palazzina di Caccia sono ancora leggibili in tutto il territorio circostante: territorio che rappresenta un unicum di straordinario rilievo.

L'impegno primario che deve assumersi chiunque operi in questo contesto – Provincia, Regione, Ordine Mauriziano, Piano d'Area, Università – è di farsi carico dell'eccezionalità e complessità del sito.

Questo vuol dire che i nuovi interventi sono da confrontarsi con le preesistenze e da queste essere condizionati. E non viceversa.

Il dibattito e le scelte progettuali devono coinvolgere totalmente e discendere dalle infrastrutture presenti sul territorio, dai fabbricati – le fabbriche auliche, i rustici e le cascine – dai viali, dai parterres, dalle rotte di caccia dei rondò, dalle strade agricole che collegano le aree coltivate e dai tracciati minori che si irradiano nel territorio della tenuta. Punto essenziale è il recupero, mediante restauro, delle infrastrutture esi-

stenti, anche se desuete, come ad esempio gli antichi ponti in muratura e in legno, i canali con i fossi di adduzione, le bealere.

Le cartografie e le fonti documentarie dell'Ordine Mauriziano sono ricche di dati e informazioni a proposito.

Contestualmente alla liberazione, anche se in fasi successive, del parco dagli attraversamenti stradali, statali e provinciali, si dovrà pensare ai percorsi di penetrazione all'interno, verso i poderi, verso le rotte di caccia e gli antichi rondò – Rondò del Re, della Regina e della Principessa – e si dovranno prevedere gli accessi verso il concentrico e la Palazzina.

Le carte storiche di Stupinigi ci danno precise indicazioni su come operare sui rustici. Documentano un unico grande parterre erboso, che dalla Palazzina si estende sino alle fronti dei rustici, ai lati del grande viale centrale, interrotto solo da piccole strade trasversali che danno accesso alle cascine. Questo parterre nel tempo si è perso coll'abbandono o perché sopraffatto dal progressivo estendersi delle aree di parcheggio. Il suo recupero è un fatto dovuto e per chi giunge da Torino alla Palazzina sarà un elemento visivamente sicuramente qualificante.

Un'ultima considerazione: non vorrei che Stupinigi facesse la figura del parente povero nei confronti di Venaria. Venaria, che tutti noi amiamo, è stata sconvolta dall'abbandono e la Reggia è stata per tanti anni quasi disancorata dal territorio circostante. Ora con grande fatica questi collegamenti si stanno ricreando, ricostruendo ciò che in parte non esiste più. Il territorio di Stupinigi, al contrario, in molte sue parti è rimasto immutato, non contaminato, ma la mancanza di fondi ora potrebbe rendere tutto ciò vano ed esposto a forti rischi.

Giuseppe Forlani: Per l'attuazione del Piano d'area c'è un grave problema di finanziamenti. Ma esistono oggi le condizioni per non farsi più travolgere dalla *necessità* dell'opera pubblica, esiste cioè la possibilità di vedere in primo luogo quali attività l'Ente parco è disposto a svolgere. I costi economici per mettere in ordine tutto sono estremamente consistenti e allora non è soltanto da un'ipotesi di restauro ma anche e soprattutto da un'ipotesi di utilizzo che può nascere il connubio tra gli investitori privati e gli enti pubblici che in quest'area possono avere l'interesse di investire.

Maurizio Momo: Sottolineo nuovamente come nell'ambito della nostra Provincia il Parco di Stupinigi

sia un'entità rilevante a livello europeo: come estensione può essere secondo solo a La Mandria, ma per quanto riguarda il rapporto con l'architettura circostante è di gran lunga più importante. Per l'area metropolitana il suo ricupero costituisce un'opportunità di indubbio rilievo.

Piergiorgio Lucco Borlera: Il contributo che io e il mio collega Raffaele Radicioni possiamo dare a un lavoro così ben impostato è marginale. Vale la pena ricordare che noi abbiamo collaborato con la Provincia di Torino per delineare una sorta di quadro della situazione della corona metropolitana che valesse come approfondimento delle elaborazioni di quel Piano territoriale di Coordinamento che per necessità è uno strumento a grana grossa: in una situazione così delicata e in così intensa e rapida trasformazione come l'area metropolitana gli architetti, e in particolare l'architetto Rivalta e l'ingegner Campia, hanno ritenuto che occorresse una indagine, per quanto sommaria, di maggior approfondimento. In questo contesto noi stiamo ultimando uno studio che riguarda la corona sud di Torino, da Beinasco a Cambiano, attraverso Moncalieri e Nichelino. In questo contesto una realtà di grande importanza è data da Stupinigi. Sapendo che è in corso l'elaborazione del Piano d'area di Stupinigi, non siamo entrati nel merito del piano, per il quale parecchio si è fatto e si va – ci sembra – nella giusta direzione. Noi ci siamo limitati a individuare alcuni presupposti di bordo per questa operazione. Tali presupposti possono essere di due tipi: innanzitutto occorre prendere atto che la forma del parco di Stupinigi è in realtà una forma aperta sul territorio in modo sconfinato, come spiega quel passo di Mario Passanti che parla di "struttura irradiata senza limiti" in cui le rotte si espandono per la campagna. Nel nostro studio noi ci siamo per ora limitati a cogliere quegli elementi di irraggiamento territoriale della struttura di Stupinigi che è ancora possibile cogliere. Alcuni sono forse addirittura antecedenti alla Palazzina di Caccia, come le rotte Palmera e Pracavallo che connettevano i castelli del Drosso e di Mirafiori coi terreni di caccia. Si tratta comunque di segni molto forti che connettendo il parco di Stupinigi col parco del Sangone potrebbero dare un grande contributo all'inserimento di questa struttura verde nel complesso del Grande verde a Torino. In secondo luogo abbiamo evidenziato quello che dalle cartografie del Settecento era un segno molto importante, il collegamento fortissimo tra il tenimento di

Stupinigi e il tenimento di Vinovo, cioè l'attuale strada provinciale 143 (teniamo conto che il castello di Vinovo è in corso di recupero).

E stata giustamente ricordata l'interferenza molto pesante dello svincolo della tangenziale sulla rotta tra Stupinigi e Torino che richiederebbe un progetto di risistemazione, bisognerebbe avere addirittura il coraggio di sopprimere lo svincolo o almeno garantire che il percorso ciclo-pedonale che unisce Torino a Stupinigi si svolga senza troppi ostacoli. Abbiamo fatto anche alcune considerazioni sulla circonvallazione di Borgaretto, che è un elemento fondamentale per deviare il traffico da Stupinigi verso Orbassano, però viene a insistere sulla zona tra la tangenziale e i margini del parco che forse varrebbe la pena di tutelare maggiormente.

Maurizio Momo: Sono pienamente d'accordo, ma questi sono temi molto complessi che non richiedono interventi di adeguamento ma scelte fatte a monte.

Piergiorgio Lucco Borlera: Gli elementi citati fanno da presupposto al progetto per Stupinigi che parte necessariamente da un tracciato stradale perimetrale che dovrebbe eliminare completamente qualsiasi forma di traffico di attraversamento ma che presuppone degli studi approfonditi per capire come si accede. Uno dei punti in cui questo problema diviene particolarmente delicato, e che è stato da noi analizzato un po' più in dettaglio, è il fatto che questo grande tracciato a baionetta che consentirebbe di scartare Stupinigi e che è costituito da Corso Unione Sovietica, la tangenziale e la strada del Debouché, ha innescato il pesantissimo processo di trasformazione dell'ippodromo di Vinovo in una struttura, definita sì parco commerciale, ma che è in realtà un aggregato di funzioni terziarie e commerciali di grande peso e di grande attrazione di pubblico. Così il progetto di potenziamento della strada del Debouché da parte dei promotori di questa iniziativa di realizzazione di un parco commerciale è stata prospettata come un asse autostradale a sei corsie con uno svincolo a due o tre livelli. La Provincia di Torino ha cercato di attenuare la cosa con un ridisegno attento, ma questo non elimina l'impatto molto duro di questa struttura autostradale sul parco. Lì noi abbiamo ipotizzato, facendoci forse delle illusioni perché i comuni di Nichelino e Vinovo sono fortemente intenzionati a portare avanti questo progetto, che si potesse avere un effetto simile con una struttura più semplice, a raso, in cui si parte dalla conservazione



Veduta della Rotta Reale verso il parco, dalla copertura della Palazzina di Caccia (foto Michela Barosio).

dell'attuale strada del Debouché, che è una strada a tre corsie, rettilinea e, se il parco commerciale si realizza, si potrebbe affiancare alla carreggiata esistente una seconda carreggiata portando a quel punto le due carreggiate a senso unico per rispondere alle stime del traffico generato da questo insediamento. Però questa seconda corsia potrebbe avere un andamento più flessuoso, più legato al territorio, essere corredata da alberate e da piccoli parcheggi marginali per l'accesso al parco e fare riferimento alla rotta di Pracavallo, che per il

momento è poco più di un tratturo tra i prati e che invece potrebbe e dovrebbe riacquisire il ruolo di grande alleanza alberata che raccoglie gli accessi ciclo pedonali dalla strada del Debouché e li distribuisce nel parco. Non so che speranze di successo abbia questa proposta, una soluzione meno impattante anche se in qualche misura incidente sull'area del parco che va però ben raccordata con un giratorio che consenta di evitare svincoli a doppio livello e che potrebbe essere un suggerimento alla Provincia per realizzare quest'opera.

Maurizio Momo: Si è accennato soltanto marginalmente alla presenza del parco fluviale del Sangone, per il quale si stanno promuovendo interventi di recupero di notevole interesse. In quest'area coesistono due realtà che sono strettamente connesse con Stupinigi: i ruderi del castello di Mirafiori e il castello del Drosso.

Mirafiori è stato per Stupinigi un riferimento di indubbio rilievo: infatti la rotta Pracavallo, asse retto del settore orientale del Parco, è stata tracciata sul sedime di una antica strada che si staccava dal castello. Su questo tracciato l'équipe di Juvarra ha poi in parte operato per costruire il nuovo impianto.

Il Bosco del parterre del castello di Mirafiori è rimasto annesso al parco di Stupinigi sino ai primi decenni del Novecento. Ora, con il recupero del Mausoleo della Bela Rosin e presumibilmente del Bosco del parterre, l'occasione è quella di ricostruire e ricomporre, per quanto possibile, operando sul territorio di margine, queste antiche relazioni.

Un discorso analogo può essere fatto per l'area circostante il castello del Drosso, documento rilevante ma poco conosciuto dell'architettura castellana medievale, realizzato sul ciglio del Sangone. Anche quest'area era collegata dalla rotta Palmero al tenimento di Stupinigi e la nuova viabilità promossa dalla Provincia potrebbe essere l'occasione per la reintegrazione dell'antica rotta e per una nuova valorizzazione del sito. Un ultimo cenno all'insediamento di "Mondo Juve": la presenza del parco – da tutelare con la massima delle attenzioni – dovrebbe essere vista come una occasione di arricchimento reciproco. L'area di margine, già segnata dal nuovo tracciato stradale, deve però costituire un baluardo non valicabile: parcheggi e servizi dovrebbero essere relegati nelle aree esterne al Parco.

Luigi Rivalta: Sono molto d'accordo. Già in altri recenti incontri più informali organizzati dalla Società Ingegneri e Architetti ho tenuto a sottolineare l'importanza della ricostruzione storica del territorio attraverso lo studio e il recupero dei segni presenti, anche perché credo alla forza evocativa, simbolica ed estetica, di progetti realizzati a partire da quei segni e da quelle tracce.

Giuseppe Forlani: C'è un altro punto. Noi siamo interessati a che il progetto possa non soltanto dare indicazioni rispetto alla tutela e alla valorizzazione

dell'ambito, ma consentire anche, qualora si dovesse procedere alla vendita di parte del patrimonio, che tali vendite si collochino in un contesto regolato. Ciò significa porsi nella prospettiva per cui il bene ha una sua valorizzazione in quanto le regole sono certe. Esiste la preoccupazione, legata alla storia dell'Ordine Mauriziano, di non disperdere il valore di insieme di questo patrimonio. Noi speriamo che il sistema della regole possa garantire in qualche modo proprio l'assetto patrimoniale di questi beni.

Paolo Ferraris: Faccio parte dell'IPLA, sono un agronomo e coordinerò il gruppo di lavoro per il Parco di Stupinigi. Tutte queste problematiche mi erano già in gran parte note. Cercherò di mettere insieme il contributo di tante persone, sia i contributi istituzionali, sia i contributi scientifici, insomma quelli di tutti coloro che vorranno darci una mano: ho visto che avete grandi documentazioni e grandi idee. I tempi che a noi concede il Commissario sono estremamente ristretti: voi studiate Stupinigi da decenni mentre noi abbiamo 180 giorni per produrre un documento. In una situazione di questo genere è evidente che non possiamo ripercorrere l'intero territorio di studi prodotti ma possiamo prendere atto dei principali risultati prodotti. Cercherò di porvi delle domande e di acquisire da ciascuno di voi il massimo contributo. Mi rendo conto che ci sono tantissimi problemi sul terreno e che quello della viabilità mi sembra sia quello di gran lunga più importante. Io ho lavorato due volte ai piani naturalistici sul Parco di Stupinigi, vent'anni fa e una decina di anni fa, e allora non c'era in ballo lo spostamento delle strade, mentre ora la terra la stanno spostando davvero, allora è un momento nuovo, perché adesso qualcosa sta cambiando. Evidentemente si saranno seguiti dei processi di valutazione per fare queste scelte da cui ne discenderanno altre. Sicuramente vent'anni fa il problema principale era che non si sapeva come togliere la viabilità, la statale, dal concentrico. Conciliare le rotte storiche con le rotte moderne non è cosa facile, anche perché tra Stupinigi e il Drosso ci sono un mare di costruzioni e di cose; tra Stupinigi e Nichelino, sembra impossibile, ma non si passa. Tuttavia sono nate delle cose nuove, per esempio il Parco di Strada delle Cacce che va connesso anche lui al sistema delle aree verdi intorno a Torino, storiche e non. Il piano poi, per essere realizzabile, dovrà affrontare anche le esigenze della proprietà. Spero

comunque che darete alla stesura del piano un contributo attivo.

Franco Campia: Mi sembra che tutte le riflessioni qui portate siano di grande interesse per il progetto e la realizzazione del nuovo Parco di Stupinigi. Ci tengo a ringraziare Marco Masoero, Presidente della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, che ha avuto un ruolo di intermediazione tra la cultura teorica e la cultura pratica.

Marco Masoero: Ringrazio Franco Campia, nostro socio e consigliere, che ci ha affiancato in questa istruttoria delle riflessioni intorno a Stupinigi, rimandando ogni successiva considerazione al numero di "Atti & Rassegna Tecnica" che si occuperà del parco, della sua storia e delle sue potenzialità, ricordando anche e soprattutto come la nostra rivista sia il veicolo più importante che abbiamo a disposizione per stimolare il dibattito su temi che ci appassionano come questo di cui abbiamo discusso oggi.

Pianificazione territoriale a Stupinigi

PIERGIORGIO LUCCO BORLERA, FLAVIA BIANCHI,
RAFFAELE RADICIONI, CLAUDIO MALACRINO

Le aree di Stupinigi, con eccezione della Palazzina di Caccia, dei poderi, siti lungo il vialone di accesso, del Castelvecchio e della Cascina limitrofa, sono comprese nel "Parco Naturale di Stupinigi", istituito con legge regionale 14 gennaio 1992 n. 1. Le aree istituite a Parco Naturale hanno l'obbligo (articolo 7 della legge regionale 21 luglio 1992 n. 36) di formare il "Piano d'Area". Questo, quando sia approvato con deliberazione del Consiglio Regionale, assume efficacia di Piano Territoriale e "sostituisce la strumentazione territoriale ed urbanistica di qualsiasi livello".

In data odierna, non essendo ancora formato detto Piano, nell'ambito dell'attività di approfondimento ed aggiornamento dei contenuti del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), in corso di svolgimento per il settore sud dell'area torinese da parte degli Assessorati provinciali per la Pianificazione territoriale e per la Viabilità, in vista di una futura collaborazione Provincia – Ente Parco di Stupinigi per l'ormai indilazionabile definizione del Piano d'Area relativo, sono stati delineati alcuni presupposti di rilievo territoriale, così sintetizzabili: Inserire le aree vincolate a Parco nel più ampio contesto territoriale dell'area sud di Torino, ricostruendo le più significative relazioni urbanistiche, ambientali e paesaggistiche, suggerite, se non imposte, dall'architettura della Palazzina, che con le sue forme e visuali "si prolunga per la campagna"¹;

Definire linee di intervento, che eliminino dal complesso delle aree a Parco i flussi di attraversamento del traffico veicolare, relativo alle direzioni Torino – Pinerolo e Nichelino – Orbassano – Beinasco.

Sulla base di detti presupposti appaiono fra i più significativi i seguenti elementi:

1. *le aree esterne al Parco*, site sul fianco occidentale, estese fra il Parco stesso, l'abitato di Borgaretto ed il tracciato dell'autostrada Torino – Pinerolo, aree che sarebbe opportuno integrare al Parco per ragioni di omogeneità, dal punto di vista ambientale e naturalistico, eventualmente mediante la forma del "Preparco" (figura 3 e aree agricole contraddistinte con la lettera "V" nella tavola fuori testo).
2. *L'insieme delle antiche rotte di caccia* (figure 1 e 2), fra le quali spiccano per le importanti relazioni, che instaurano con il territorio circostante:
 - la Rotta Palmera (nn. 7 e 8 della tavola f.t.), tracciata sul lato ovest della Palazzina di Stupinigi, diretta al Castello del Drosso, collocato sulla sponda sinistra del torrente Sangone, in posizione dominante, rispetto alla pianura di Borgaretto;

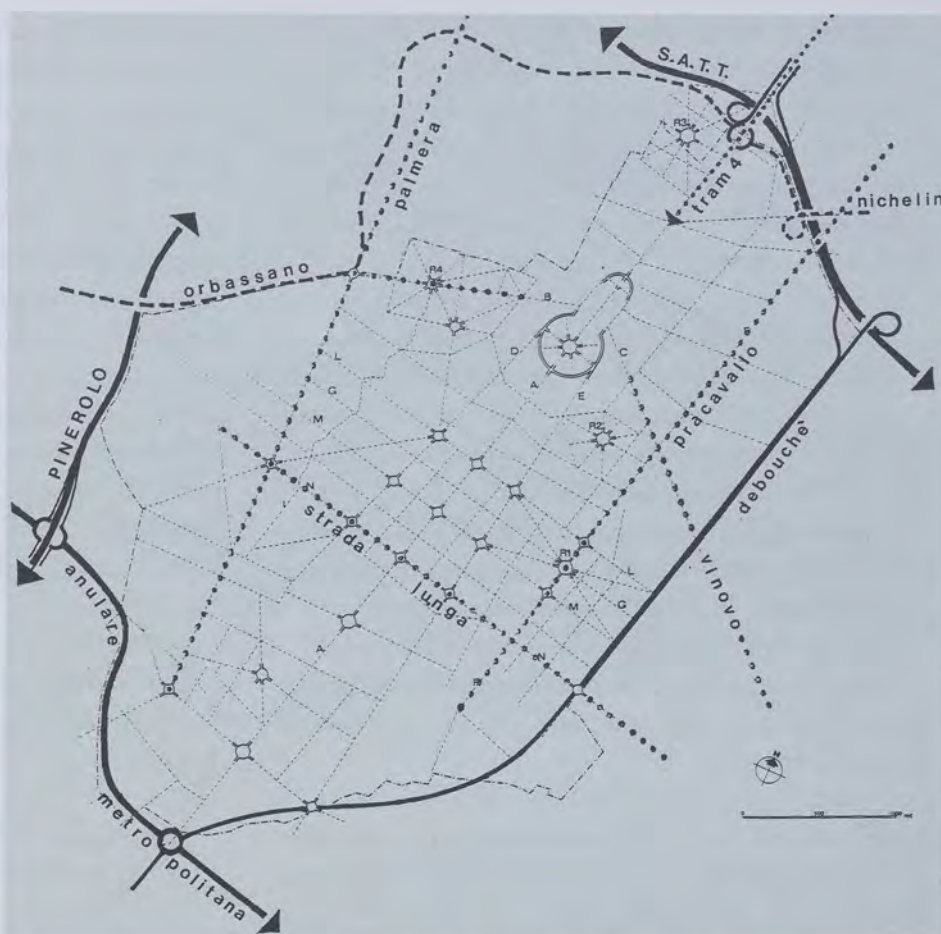


Figura 1. I principali interventi viari ai margini del Parco di Stupinigi, riportati sullo Schema della distribuzione dei rondò lungo le strade e le rotte nella foresta di Stupinigi alla fine del settecento. Studio elaborato sulla base di illustrazione tratta da: G. Gritella, Stupinigi, Edizioni Panini, Modena 1987.



Figura 2. Le rotte di maggiore importanza, riportate sulla Carta della rete viaria del territorio di Stupinigi alla fine del XVIII secolo. Studio elaborato sulla base di illustrazione tratta da: G. Gritella, Stupinigi, Edizioni Panini, Modena 1987.

- la Rotta di Pracavallo (nn. 20 e 21 della tavola f.t.), tracciata sul lato est della Palazzina di Stupinigi, diretta al sito un tempo occupato dal Castello di Mirafiori, collocato anch'esso sulla sponda sinistra del Sangone, in posizione dominante rispetto al Parco dell'Accampamento ed in genere alla pianura di Nichelino;
- la Strada Lunga, diretta in senso perpendicolare rispetto alle precedenti, facente parte un tempo di un itinerario, al termine del quale stava il complesso agricolo – padronale della Vernea, tuttora esistente, ma ormai circondato da insediamenti industriali nel territorio di Nichelino;
- a strada per Vinovo, simmetrica al collegamento con Orbassano, rispetto alla Palazzina; questa strada istituisce la relazione (la fuga) diretta con il Castello di Vinovo (nn. 27 e 37 della tavola f.t.).

3. *Il tracciato viario di circonvallazione di Borgaretto* (figura 3). È parte del tracciato, che da Nichelino si protende verso Orbassano.

Rispetto alla soluzione definita dalla Provincia in accordo con il Comune di Beinasco, a scopo di esplorazione progettuale è qui delineata una soluzione alternativa (nn. 3 e 4 della tavola f.t.), che può risultare utile nell'ipotesi che, nel corso del processo attuativo, di fatto avviato, si manifestino esigenze od opportunità per migliorare o comunque modificare i progetti. Si ritiene infatti che detto tracciato presenti il vantaggio di non tagliare le aree agricole poste ad ovest di Borgaretto e quindi di non innescare processi sempre possibili di valorizzazione ed urbanizzazione di aree che, come si è detto, sarebbe opportuno assoggettare a cautele, essendo in vista del percorso autostradale, ed inoltre di fare entrare tali aree a far parte a pieno titolo delle coerenze ambientali del Parco di Stupinigi.

4. *L'intersezione di Corso Stupinigi con la Tangenziale*. Rispetto al progetto di intervento sullo svincolo della Tangenziale, formulato dalla Provincia (figura 4), sono proposte alcune modifiche (figura 5), conseguenti in primo luogo alla esigenza di consentire al tracciato ciclo pedonale, previsto lungo il Corso Stupinigi, di attraversare senza eccessive interferenze il nodo viario assai complesso esistente, oggetto in ogni caso di riordino. È inoltre indicato l'inserimento di una rotatoria sul Corso Stupinigi, a nord della Tangenziale per regolare l'immissione di Via Cacciatori, arteria importante di accesso alle attività commerciali e direzionali insediate nell'intorno immediato e di quelle di nuovo impianto, previste dal Piano Regolatore di Nichelino (n. 13 della tavola f.t.).

5. *La Strada del Debouché*.

Il carattere ed il disegno di Strada del Debouché sono collegati sia alla decisione, ormai di lunga data, di dirottare su questa arteria il traffico per il pinerolese (nuovo tracciato della S.S. 23), sia alle recenti decisioni dei Comuni di Nichelino e di Vinovo di insediare il "parco" commerciale denominato "Mondo Juve". I comuni menzionati infatti hanno presentato alla Regione Varianti urbanistiche, a favore di insediamenti sportivi, commerciali, ricreativi di rilevante entità in sostituzione del complesso dell'Ippodromo di Vinovo. Come è facile comprendere tali insediamenti sarebbero disimpegnati dalla Strada del Debouché, che in tal modo è destinata a svolgere il duplice ruolo di alternativa alla S.S. 23 e di strada di distribuzione dei flussi, diretti agli insediamenti di nuovo impianto. Di seguito sono riportati:

- Il nuovo tracciato di Strada del Debouché e gli innesti viari di accesso alle attività commerciali, sportive, ricreative, previste dalle Varianti urbanistiche dei Comuni di Vinovo e Nichelino (figura 6).
- Il ridisegno della viabilità, proposto dalla Provincia di Torino (figura 7) per accogliere, almeno in parte, le osservazioni in tema di tutela ambientale e paesistica, avanzate dalla Amministrazione Regionale in sede di esame delle proposte delle Varianti urbanistiche dei comuni di Vinovo e Nichelino, osservazioni che si appuntavano in modo particolare sul disegno plano altimetrico del nuovo tracciato di Strada del Debouché, ritenuto non coerente con le esigenze di qualificazione paesistica ed ambientale imposte dal complesso del Parco di Stupinigi.

Rispetto alle precedenti soluzioni (Varianti di Piano e proposta della Provincia) è stata delineata una proposta (vedere la tavola fuori testo), che prevede:

- il mantenimento del tracciato attuale a tre corsie di Strada del Debouché (n. 17 della tavola f.t.), per modo che per ogni evenienza, compresa la eventuale mancata trasformazione intensiva delle aree coinvolte, rimanga inalterata la viabilità attuale, ritenuta ormai da lungo tempo alternativa, rispetto al tracciato storico della S.S. 23, di fatto interno, rispetto al complesso monumentale di Stupinigi;
- la formazione di rotatorie di dimensione opportuna, collocate nei tre punti cruciali di distribuzione verso gli insediamenti esistenti e previsti, volte ad evitare la costruzione di complessi svincoli a doppio livello, di eccessivo impatto visivo ed ambientale;



Figura 3. Rete viaria del settore nord occidentale rispetto al Parco ed aree agricole di valore ambientale da tutelare, eventualmente classificabili come "Preparco" nel Piano d'Area del Parco di Stupinigi.

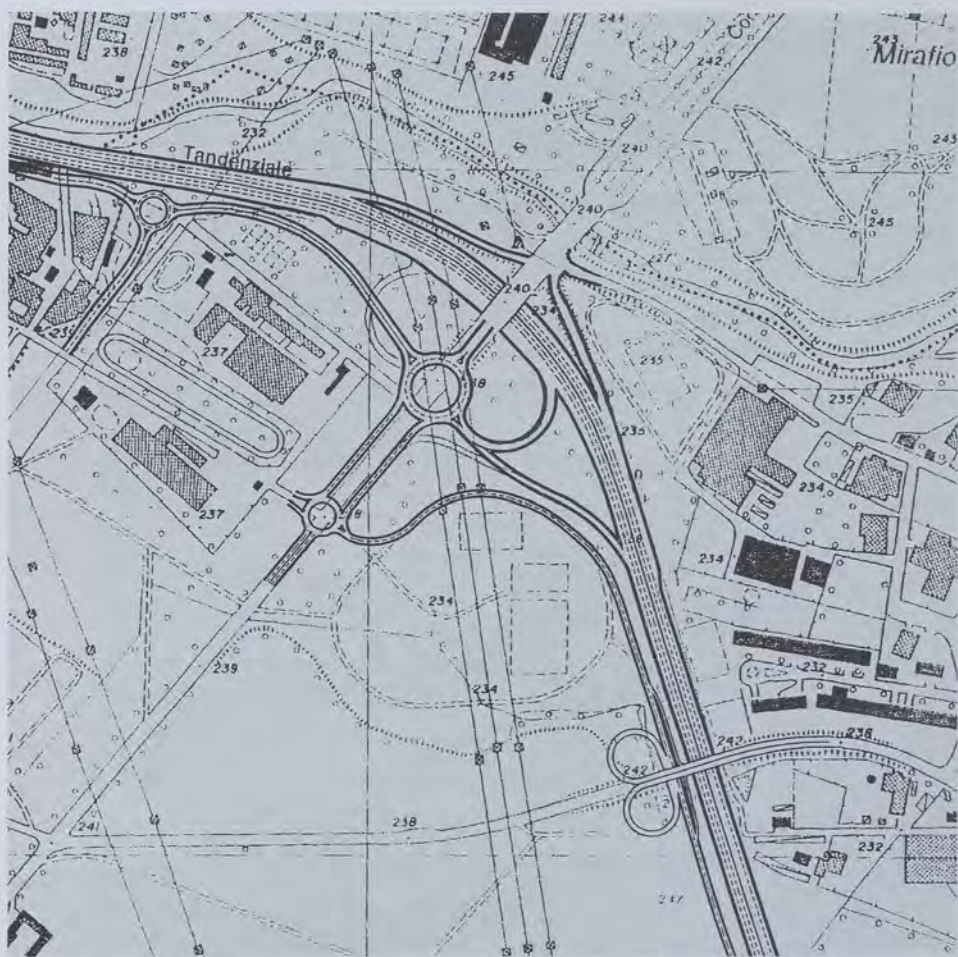


Figura 4. Progetto di intervento sullo Svincolo della Tangenziale, formulato dalla Provincia di Torino.

- la formazione della seconda carreggiata (n. 18 della tavola f.t.), anch'essa a tre corsie, differibile nel tempo contestualmente alla realizzazione (non ancora assodata) degli impianti sportivi, ricreativi, commerciali, a senso unico verso sud, caratterizzata come strada parco, dotata pertanto di alberate con funzione di filtro e di qualificazione, di pista ciclo pedonale e di parcheggi marginali, di attestamento, sgranati lungo il percorso, per l'accesso al parco;
- la valorizzazione dell'antica rotta di Pracavallo (argomento già menzionato), evidenziata da consistenti alberature, in modo da costituire mediazione visiva e paesistica, fra la strada del Debouché ed il Parco (n. 20 della tavola f.t.).

Piergiorgio Lucco Borlera, Flavio Bianchi, Raffaele Radicioni, Claudio Malacrino, architetti, Studio Tecnico "Collettivo di Architettura", Torino.

Note

¹ "Ben otto fughe, irradiatesi dal centro del salone per l'incrociarsi degli assi ortogonali ed obliqui, rese più marcate dal suo sopraelevato piano, a cui dal piazzale ci si è venuti innalzando insensibilmente, grazie all'intermedio piano del cortile. Varie e pur rigorosissime fughe, per le quali in ogni direzione a perdita d'occhio il dominio dell'architettura si prolunga per la campagna. Non v'è luogo in questo mondo sconfinato, per la libera natura. Mondo artificioso del quale nel salone subiamo più intensamente l'incanto perché qui più che altrove l'artificio, oltre a rivelarsi nello spettacoloso giuoco di fughe, s'insinua nella struttura e si stende sulle superfici"; da M. PASSANTI, *Architettura in Piemonte*, Umberto Allemandi & C., Torino 1990, pag. 154.



Figura 5. Proposta di riordino dello svincolo complesso fra Corso Stupinigi, Via Cacciatori ed il Tracciato della Tangenziale, in prossimità del corso del Sangone.



Figura 6. Progetto di nuovo tracciato di Strada del Debouché come da Variante dei Piani Regolatori di Nichelino e di Vinovo.



Figura 7. Ridisegno di Strada del Debouché, proposto dalla Provincia di Torino.

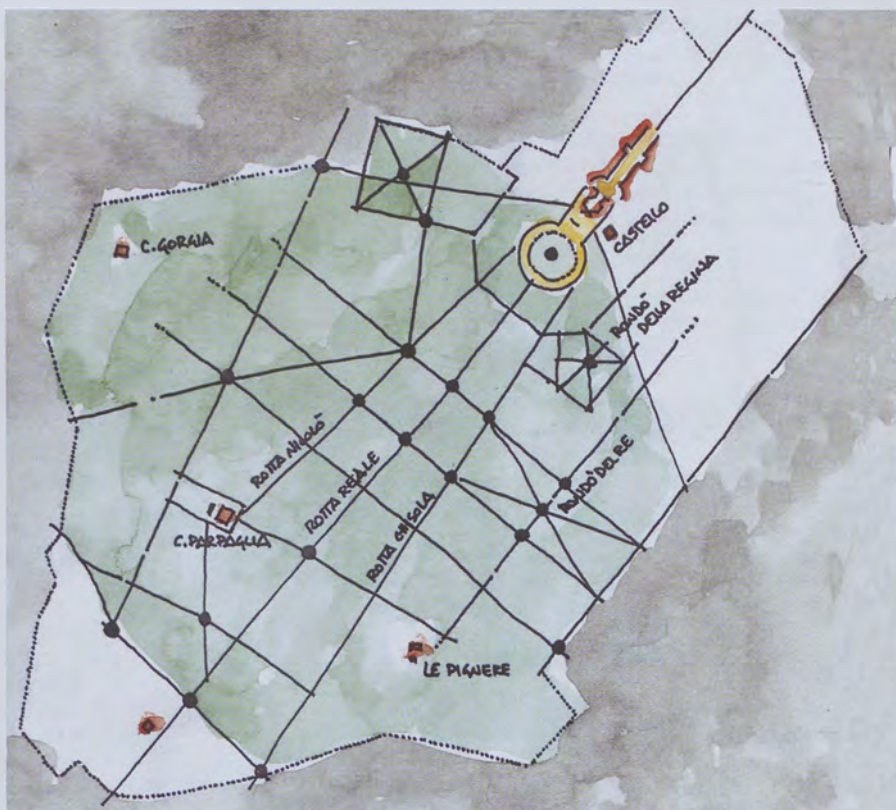
- 1 Casello d'ingresso all'autostrada TO - PINEROLO in progetto con aree di servizio
- 2 Variante "PASTA" di raccordo della S.P. 6 al corso Allamano ed alla Circonvallazione nord - ovest di Beinasco integrativo al transito sull'autostrada a seguito dell'installazione del Casello di cui al punto 1.
- 3 Progetto di circonvallazione di Borgaretto per il collegamento Nichelino - Orbassano con chiusura al traffico dello SP 143 e 174 parte
- 4 Esplorazione progettuale per la verifica di fattibilità di un tracciato alternativo alla circonvallazione di Borgaretto di cui al precedente punto 3, per una migliore salvaguardia ambientale degli spazi fra l'autostrada e l'abitato di Borgaretto, indicata a puro titolo di confronto dimostrativo
- 5 Discarica esaurita da sottoporre ad interventi di recupero ambientale.
- 6 Centro polisportivo di Orbassano con ipotesi di collegamento ciclopodistico alla rete dei percorsi del Parco di Stupinigi.
- 7 ROTTA PALMERA come grande dorsale occidentale di accesso ciclopodonale al Parco di Stupinigi, collegabile alla fascia del Sangone ed al CASTELLO DEL DROSSO mediante passerella o guado.
- 8 Albergo - ristorante e scuderie esistenti
- 9 Attestamento linea tranviaria n° 4, di cui si ipotizza la prosecuzione fino a Stupinigi od il raccordo mediante navette.
- 10 Ristrutturazione del Vialone di accesso alla Palazzina con destinazione prevalente al transito ciclopodonale e dei mezzi pubblici
- 11 Eventuale itinerario veicolare di arroccamento al Vialone con parcheggi di attestamento e capolinea di mezzi pubblici per l'accesso alla Palazzina ed all'abitato di Borgaretto.
- 12 Complesso di insediamenti industriali, sorto sull'area dell'antico RONDO' BERNARDI, in tutto od in parte passibili di dismissione e ristrutturazione urbanistico - edilizia in quanto "destinati ad attrezzature ed aree insediative di carattere pubblico" secondo il P.R.G.C. di Nichelino per un più qualificato rapporto ambientale con gli spazi di accesso al complesso di Stupinigi.
- 13 Aree "a preminente destinazione a terziario privato, pubblico ed a servizi di interesse collettivo individuate come ambiti di riordino e trasformazione urbanistica" dal P.R.G.C. di Nichelino anche ai fini di una riorganizzazione dello svincolo sulla tangenziale con soppressione o miglioramento dell'innesto di via Cacciatori sul corso U. Sovietica.
- 14 MONDO JUVE, centro di allenamento proposto dalla Juventus F.C.
- 15 "Parco commerciale" proposto e POLO CLUB.
- 16 Ippodromo del trotto confermato.
- 17 Ipotesi progettuale per la sistemazione di strada del DEBOUCHE' alternativa al progetto contenuto nella variante del P.R.G.C. di Nichelino - Vinovo carreggiata esistente a tre corsie conservata, in seguito utilizzabile a senso unico, direzione sud - nord
- 18 Completamento ipotesi di cui al punto 17, di attuazione differibile contestualmente alla realizzazione di Mondo Juve e del Parco Commerciale, con formazione di seconda carreggiata a tre corsie a senso unico direzione nord - sud, con alberature, pista ciclopodonale in sede propria e parcheggi marginali di accesso al Parco di Stupinigi
- 19 Piccolo complesso di scuderie esistenti con alberature di notevole pregio da conservare come eventuale centro di servizi per le attività ippiche da svolgere nel parco
- 20 Antica ROTTA DI PRACAVALLLO come grande dorsale orientale di accesso al parco di Stupinigi, connessa ai parcheggi di strada del Debouché, di cui al punto 18, alla quale conferire risalto di margine spaziale e funzionale in forma di grande ALLEA con alberature di alto fusto.
- 21 Ipotesi di riconnessione della Rotta di Pracavallo al Parco dell'Accampamento, del Sangone ed all'antico sito del Castello di Mirafiori con eventuale sovrappasso ciclopodonale della tangenziale sud.
- 22 Strada "complanare" di collegamento strada del Debouché - corso Stupinigi, integrativa del raccordo attraverso la tangenziale, richiesta dal Comune di Nichelino
- 23 Proposta di fermata ferroviaria in zona GARINO con raccordi stradali alla S.P. 140 ed alla strada del Debouché, da definire, e parcheggio di interscambio
- 24 Strada di scorrimento in località AMBROGIO come itinerario di arroccamento per l'alleggerimento del traffico sulle S.P. 140 e 143 da qualificare come semplici assi di quartiere o locali in rapporto al ruolo primario di strada del Debouché.
- 25 Centro logistico AMBROGIO di cui pare prevedibile la rilocalizzazione con riqualificazione urbanistico - funzionale dell'area.
- 26 Eliminazione del passaggio a livello ferroviario della S.P. 143 e realizzazione di sottopasso riservato al traffico leggero, con eventuale alternativa attraverso l'itinerario di cui al punto 23 e destinazione del sottopasso al solo transito ciclopodonale
- 27 S.P. 143, antica connessione dei "tenimenti" di Stupinigi e del castello di Vinovo, da riqualificare come alleanza storica di forte risalto paesistico e territoriale, con miglioramenti della sede, in particolare ciclopodonale, arredo verde ed alberature di alto fusto, per quanto possibile continue
- 31 Collegamento di strada del Debouché con la S.P. 140 mediante progetto di cavalcavia ferroviaria in corrispondenza di strada dello Scarrone
- 36 S.P. 144 da qualificare come percorso di prevalente uso ciclopodonale per la fruizione della fascia fluviale del Chisola da bonificare e valorizzare come ambito di notevole valore paesistico
- 37 Castello, parco e rustici di Vinovo in corso di recupero per attività culturali e turistico - ricettive e significativo snodo per il collegamento con il "tenimento" di Stupinigi ed il complesso paesistico della fascia fluviale del Chisola.



La tenuta di caccia di Stupinigi come questione di progettazione. Appunti per un'istruttoria

MARCO TRISCIUOGGIO

Nell'anno accademico 2000-2001 Marco Trisciuglio ha assegnato agli studenti del suo corso di Progettazione del paesaggio e Tecniche di progettazione delle aree verdi presso le Facoltà di Architettura del Politecnico di Torino il tema della progettazione del Parco di Stupinigi, rinnovando quell'esperienza nell'anno 2002-2003 con gli studenti della Scuola di Specializzazione in Parchi e Giardini diretta da Elena Accati presso l'Università degli Studi di Torino. In entrambi i casi, nel confronto con gli studenti e durante la sperimentazione in aula e sul campo, sono emersi alcuni spunti di riflessione, di seguito schematicamente riportati perché, radunati insieme, aiutino a comprendere la complessità di scale e di problemi che l'approccio a quel tema di progetto obbliga ad affrontare.



La questione del parco di Stupinigi, che si apre con la dismissione della Strada Statale, andrà posta non soltanto dal punto di vista gestionale e amministrativo, ma anche – e in maniera molto precisa – come una questione di progettazione del paesaggio e delle architetture che in quel paesaggio sono collocate. In questo senso il ridisegno della rete non omogenea, ma gerarchizzata, delle antiche rotte di caccia, ancora oggi in gran parte visibili, si pone come il primo atto di una riappropriazione del senso di quel luogo: la Rotta Reale ad esempio cesserà il suo ruolo di strada statale e potrà ridiventare, con i suoi rondò, la traccia maestra di uno strumento dell'arte venatoria che è però anche un sistema di costruzione del territorio.

Così, nel succedersi a partire dalla Palazzina di Caccia di praderie, di boschi, di campi e poi ancora di boschi, si legge la doppia vocazione dei terreni racchiusi dal confine del parco: l'essere riserva di caccia e porsi anche come luogo per la produzione agricola, presidiata dalle cascine Parpaglia, Gorgia, Le Pignere. Di conseguenza il parco offre la possibilità di ridefinire diversi assetti vegetazionali, ricostruendo scenari naturalistici anche molto diversi tra loro, ma compresenti nella storia della tenuta e dei suoi usi. Le specie presenti possono allora costituire una sorta di abaco-tavolozza, teso a ripristinare il paesaggio che il Cignaroli con efficacia dipinse in una delle più decorate sale del piano terreno della Palazzina di Caccia.

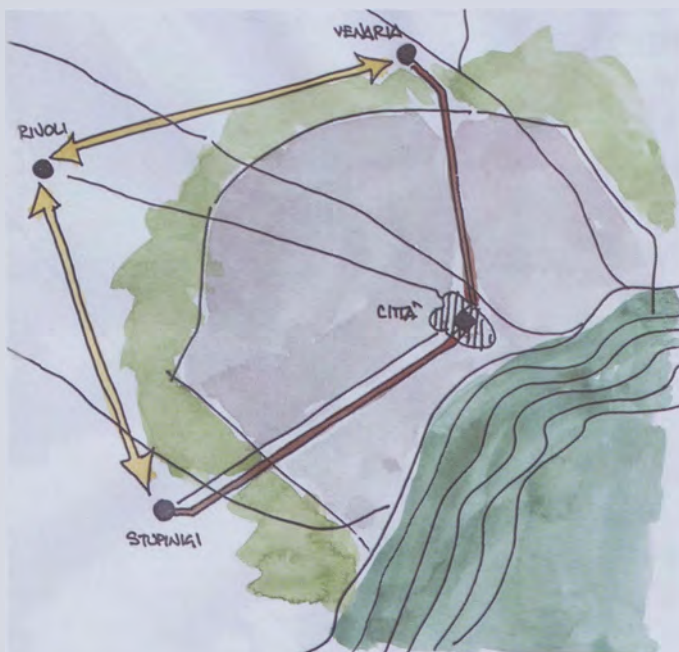


La tenuta di caccia di Stupinigi, grazie anche a un attento atteggiamento di tipo conservativo da parte dell'Ordine che ne è proprietario, ha pressoché mantenuto nel tempo i suoi confini e quindi si presenta, al momento della sua ricomposizione in parco, con una sorta di unitarietà naturale, ormai soltanto più lambita, all'indomani della dismissione della Strada Statale, da grosse arterie di traffico. Questo pone la questione, come si dirà, del disegno dei limiti, ma anche e innanzitutto quella degli accessi al parco (e dei loro relativi parcheggi), che si potrà scegliere di disporre anche dalla partenza verso campagna delle Rotta Reale, in maniera cioè diametralmente opposta all'accesso attuale, dalle due rotte oblique di Vinovo e di Orbassano, o anche dai viali d'accesso ad alcune delle strutture rurali.

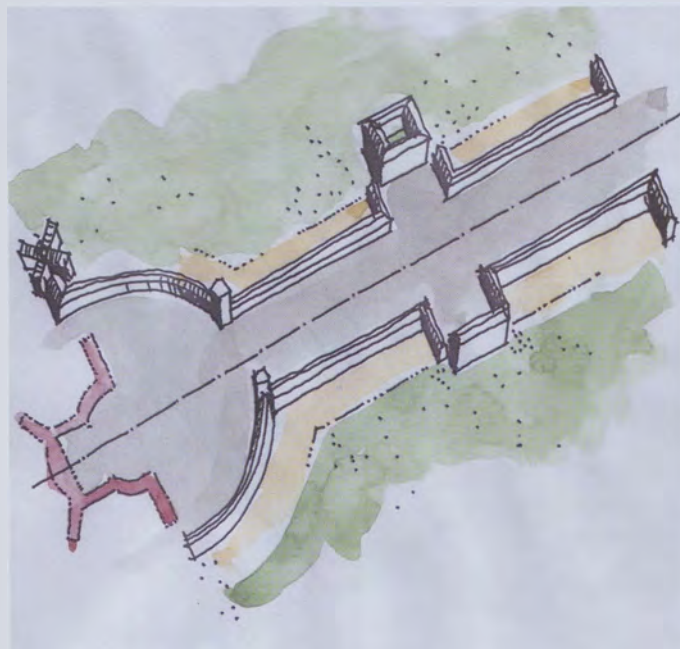


Ma il progetto del Parco di Stupinigi necessariamente porrà il problema del confronto con le realtà più vicine, con altre emergenze di tipo architettonico o con scenari paesaggistici diversi. Occorrerà allora saper leggere al di sotto della rete di pur importanti infrastrutture che circondano (o circonda) il parco e rintracciare, ad esempio a nord, gli scenari naturali del bacino del Sangone, con il mausoleo della Bela Rôsin a oriente e il complesso del Castello del Drosso a occidente, architetture alle quali potranno attribuirsi anche dei ruoli che non siano soltanto funzionali, nella costruzione del nuovo parco e del suo accesso più consolidato, quello che si pratica provenendo dalla città, ricostruendo seppur per frammenti il paesaggio del contado torinese mirabilmente descritto da Amedeo Grossi alla fine del secolo XVIII.

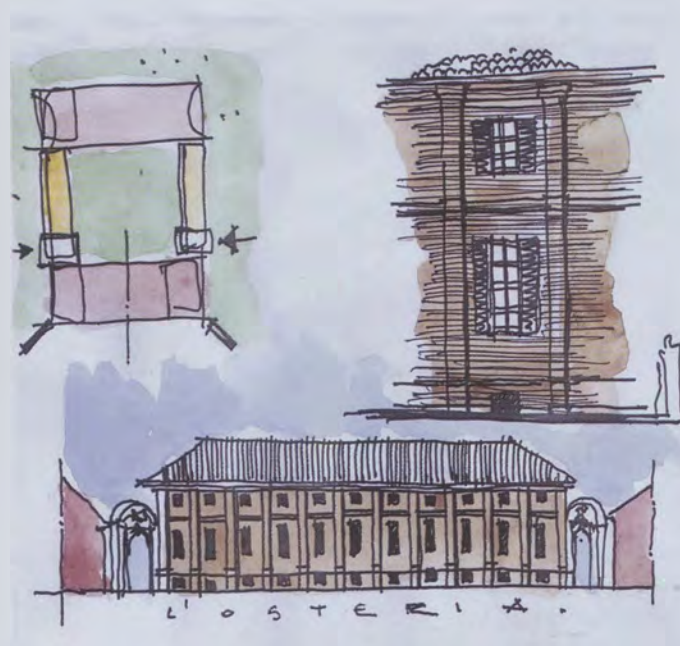




Porre all'attenzione la realtà nuova del Parco di Stupinigi riflettendo sul suo rapporto con la città di Torino, con i giardini e i nuovi usi di Venaria e con le collezioni e le attività di Rivoli, non significa soltanto interrogarsi sui sistemi di mobilità che potranno reciprocamente collegare le «delitie» sabaude, ma probabilmente pone in nuova luce il disegno e la costruzione stessa sia dei percorsi (strade, passeggiate, alberate) sia dei limiti urbani (parchi e giardini e sponde dei fiumi). Occorrerà in questo senso una carta più ampia di quella che riguarda Stupinigi e il suo intorno soltanto, dal momento che a una scala più ampia fu concepito e progettato quel sistema di oggetti dislocati con precisione sul territorio del Torinese.

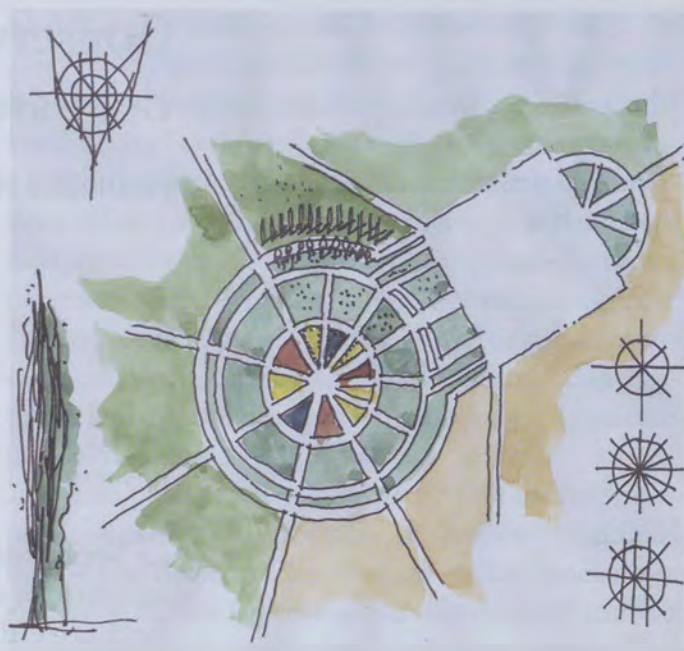


Alla scala architettonica locale si pone con maggiore evidenza tra gli altri, da qualche decennio ormai, il problema del riutilizzo (e in fondo del progetto) di quei poderi che costituiscono la premessa anche scenografica all'arrivo alla Palazzina di Caccia juvarriana. Il loro impianto tipologico rigidamente impostato sin dalla parte più settentrionale, con quel conclusivo allargarsi nella grande esedra fino a inglobare l'originario canile e a lambire le strutture del Castelvecchio, conferisce a questa parte del parco forse la maggior rilevanza dal punto di vista delle possibilità d'uso e di invenzione. Nella sua essenzialità, l'architettura dei due lunghi complessi di edifici, di qua e di là dalla strada, si pone anche come schermo verso realtà costruite che sono o si preannunciano problematiche.

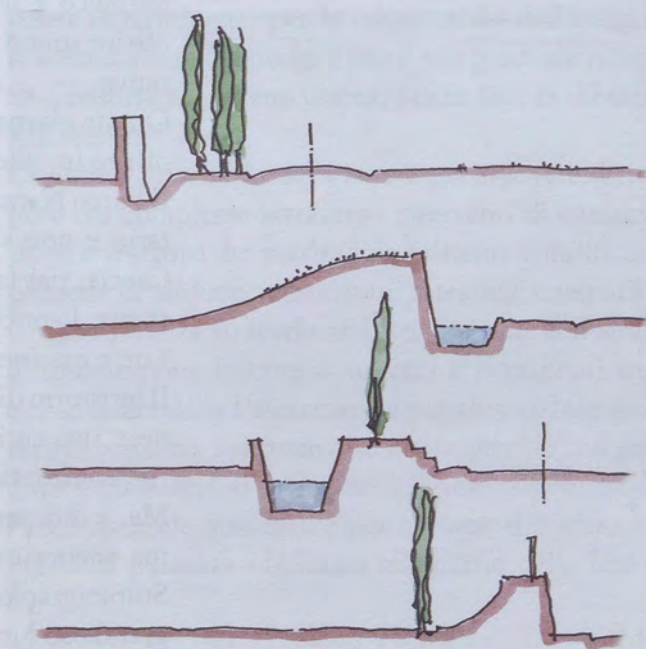


I fabbricati che costituiscono il complesso dei poderi hanno aspetti rilevanti per il progetto del parco, sia dal punto di vista tipologico che dal punto di vista del carattere architettonico, degli apparati murari di facciata e degli ornamenti. Per ciascuno di questi aspetti e per il modo in cui furono collocati al cospetto del padiglione juvarriano, questi edifici assumono sempre, nelle riflessioni progettuali dal Dopoguerra a oggi, il compito di conferire senso al resto dell'ambito paesaggistico e quindi si pongono spesso come le strutture che possono ospitare attività culturali o ricettive. Sono però anche la parte più in qualche modo urbana del complesso venatorio e rappresentano così l'occasione più evidente per fare del Parco di Stupinigi un luogo aperto anche a usi e funzioni quotidiane, abitative o di lavoro.

Il giardino circolare, che sta rinserrato dietro un alto muro a sud della Palazzina di Caccia, ha ben poche tracce della sua struttura originaria e delle successive metamorfosi. Si tratta tuttavia di tracce ben individuabili, sia dal punto di vista architettonico che da quello botanico, anche grazie a una copiosa documentazione esistente sulle diverse fasi del giardino e ad approfonditi studi svolti in anni recenti sull'assetto vegetazionale e sulle possibilità di un restauro filologico. Vi è certo la necessità di ricreare quel giardino, intimamente connesso nella sua architettura all'impianto della Palazzina di Caccia e alla sua consistenza fisica, ma viene da chiedersi anche se per caso l'architettura dei giardini, intesa come disciplina, non possa oggi immaginare modi diversi di concepire e disegnare, pur in maniera consapevole della sua storia, un giardino diverso.



Una cura particolare, progettando l'immenso Parco di Stupinigi, occorrerà riservare al disegno dei limiti, tema principe dell'architettura del paesaggio. È ovvio auspicare che non siano né una cancellata, né un muro (o non per tutto il perimetro) a racchiudere il parco, ma che esso rimanga, com'è oggi, confuso con il paesaggio circostante e in fondo in questo modo «lenôtrianamente» con una natura infinita. Si può pensare a muricci nascosti dalla vegetazione, a canali che irregimentino un sistema d'acque pur esistente, anche se da ripristinare, al ricorso allo ha-ha della tradizione del landscape garden inglese o, nei punti più complicati da preesistenze come detto problematiche, a soluzioni più innovative ma naturali di barriere visive o anti-rumore.



Certo, alla fine, la questione che è la più rilevante di tutte, è quella della scelta del tipo di parco che si vorrà realizzare. Oggi ancora non sappiamo se il Parco di Stupinigi sarà un parco storico, una riserva naturale, un parco agricolo e/o venatorio, un parco pubblico attrezzato o tutto questo insieme. Così ancora non sappiamo se dobbiamo immaginarlo percorso da cavalli e calessi, da vetturine elettriche, da biciclette in dotazione alla tenuta, da trenini elettrici sulle allee e sui sentieri o da pedalò a forma di cigno sui canali o persino da elefanti (come pure accadde nel 1842 a Stupinigi, stando a un noto aneddoto variamente raffigurato dai contemporanei). Farsi chiarezza sul modo d'uso del parco significa cominciare a capire un poco del suo destino.



Marco Trisciuglio, architetto, Professore associato di Composizione architettonica e urbana, Politecnico di Torino; curatore di questo numero di A&RT.

Conservazione e riqualificazione del Parco Naturale di Stupinigi

MAURIZIO MOMO

Premessa

La Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, soprattutto attraverso la sua rivista, ha ciclicamente promosso, a partire dalla sua fondazione, dibattiti su temi che investono problemi di carattere architettonico e urbanistico relativi alla città e al suo comprensorio, per offrire spunti di riflessione e approfondimento e delineare linee operative.

Questa giornata di studio dedicata al Parco naturale di Stupinigi vuole offrire un ulteriore contributo in questa direzione.

Il Parco Naturale Regionale di Stupinigi è costituito da un insieme unitario e non scindibile formato dagli edifici aulici della Palazzina di Caccia, dai fabbricati dei rustici, dal giardino e dal territorio circostante, l'antica tenuta di caccia, costituita da boschi, prati, aree coltivate e cascine.

Il territorio di Stupinigi rappresenta, all'interno del comprensorio torinese, una entità di eccezionale rilievo - la sua superficie è di 1655 ettari -, confrontabile per estensione e consistenza, alla sola Venaria Reale. Ma, a differenza di Venaria, collocata in un'area di singolare bellezza ma ancora marginale rispetto alla città, Stupinigi (e come prima di Stupinigi solo Rivoli) è stata legata alla città settecentesca attraverso un grandioso lunghissimo asse retto che collegava in un unico percorso Porta Nuova alla Palazzina e proseguiva, attraverso il Parco, in linea retta sino a Volvera e poi raggiungeva Pinerolo.

L'iconografia storica che illustra Stupinigi pone in evidenza questo tracciato che assialmente percorre tutto il complesso e che, dal torrente Sangone, all'inizio del Parco, attraversa i fabbricati dei rustici, i cortili della Palazzina, il Salone e quindi il giardino, le rotte e le strade della tenuta. Questo tracciato, realizzato secondo le indicazioni di Filippo Juvarra, è elemento generatore dell'impianto dell'architettura delle fabbriche e del paesaggio circostante. Trova il suo fulcro nella Palazzina di Caccia e si estende, con disegno puntuale e coordinato, al territorio della tenuta di caccia, coinvolgendo direttamente le aree dei comuni limitrofi, innanzi tutto Nichelino, quindi Candiolo, Orbassano e tangenzialmente Vinovo, None, Beinasco, sino alle case di Borgaretto e indirettamente Torino, prima del torrente Sangone.

Il risultato è un diramato reticolo che, staccandosi dall'asse retto e dai fabbricati, si estende ai viali e ai *parterres* dei rustici e della

Palazzina, ai tracciati del giardino circolare, alle rotte e ai rondò delle aree venatorie, alle strade agricole che collegano le aree coltivate.

Ancora oggi, anche se in parte vanificato dai tracciati stradali e dal degrado, il disegno juvarriano di Stupinigi costituisce un esempio singolare di connessione fra architettura delle fabbriche e territorio circostante, che, di riscontro, richiede la scrupolosa conservazione di tutti gli elementi che partecipano alla definizione della coreografia dell'impianto. I segni tracciati sul territorio, con stupefacente levità progettuale, già nella prima fase della costruzione, da Juvarra, i *loisirs* così sapientemente e in forma innovativa coordinati possono risultare effimeri se perdono la loro rilevanza e funzione, originaria e modificata nel tempo, nel contesto globale del complesso.

Questa dedicata attenzione vale per tutto il contesto ambientale della tenuta: per gli edifici, in specie i rustici, molti dei quali sono degradati o sottoposti ad usi non congruenti, per i viali che in parte risultano privati delle antiche alberate, per le strade agricole e le rotte, alcune delle quali sono state trasformate in strade a forte percorribilità, come la statale Torino-Pinerolo e le provinciali per Vinovo e Orbassano. Il giardino circolare, isolato all'interno dei percorsi stradali, è ora in fase di abbandono e i suoi percorsi radiocentrici, aperti verso il Parco e il territorio circostante, sono vanificati dal traffico veicolare che gravita intorno al suo perimetro. Un ulteriore elemento di separazione e isolamento dall'area metropolitana torinese è costituito dal tracciato e dagli svincoli della tangenziale, in primo luogo sulla direttrice Torino-Stupinigi e quindi in corrispondenza delle uscite del Drosso e Debouché. A questo tracciato si deve accostare il tratto autostradale della Torino-Pinerolo, ora in via di completamento, che comporterà la costruzione, sempre nella regione del Drosso, di un casello.

Si ricorda ancora che sino ai primi anni del Novecento questo delicato equilibrio, pur con le trasformazioni indotte dal trascorrere del tempo ed i diversificati utilizzi del complesso di Stupinigi, si era generalmente conservato: le mappe storiche documentano la permanenza dei tracciati, il rapporto rimasto sostanzialmente invariato fra aree boscate e coltivate, la consistenza del Parco, attraversato dai percorsi delle rotte e ancora regolato dalle strade utilizzate prevalentemente per uso agricolo.

Questa situazione si è drasticamente modificata a partire dagli anni Trenta, come ha evidenziato nella sua relazione Massimo Moraglio. L'inserimento all'inter-

no dell'area della tenuta dei nuovi tracciati stradali era avvenuta all'inizio quasi in forma pionieristica, utilizzando il sedime delle rotte e delle strade agricole. In seguito, con l'aumento incontrollato del traffico automobilistico, gli interventi di adattamento e la costruzione di raccordi hanno trasformato gli antichi tracciati, nati per i percorsi di caccia o agricoli, in vere e proprie arterie stradali, alterando completamente l'antica connotazione dei luoghi. Le strade sono diventate vere e proprie barriere, che hanno disgregato l'originaria unitarietà dei siti ed hanno innescato pericolosi fenomeni di degrado ambientale.

In questa prospettiva assume particolare rilievo l'azione promossa dalla Provincia di Torino, congiuntamente alla Regione Piemonte, in prima istanza per ridurre e in fasi successive per eliminare il traffico all'interno di tutto il comprensorio, mentre potrebbe essere determinante per la salvaguardia dell'integrità del territorio di Stupinigi e per il suo graduale ricupero il costituendo Piano d'area, ora in fase di dibattito e di stesura.

Obiettivo prioritario del Piano è promuovere il ricupero del complesso attraverso interventi di conservazione e restauro del patrimonio esistente e indirizzare progetti di utilizzo e fruizione integrata compatibili con la rilevanza straordinaria dell'insieme. Il degrado diffuso impone interventi urgenti e coordinati sugli edifici aulici della Palazzina, già per altro in fase avanzata di restauro, sui rustici, su Castelvechio, sul giardino e sul Parco. Il recupero dell'originaria unità del Parco naturale costituisce però, come si è visto, un punto di partenza obbligato all'interno della fase di restauro.

Proposte e interventi per l'eliminazione del traffico veicolare all'interno del Parco

Già a partire dal 1992, con la costituzione del Parco Naturale di Stupinigi veniva posta l'esigenza di eliminare il traffico veicolare allora esistente all'interno del Parco, consistente nella statale 23 del Sestriere e negli attraversamenti delle provinciali, che coinvolgeva i comuni di Torino, Beinasco, Orbassano, Nichelino, Vinovo, Candiolo, Piobesi, None e Volvera. Soprattutto la statale Torino-Sestriere, coincidente quasi totalmente con l'asse retto che attraversa longitudinalmente il complesso, imponeva ed impone interventi non dilazionabili. Di qui il progetto di convogliare parzialmente sul settore orientale della tenuta il traffico proveniente dalla tangenziale, mediante la

creazione di un nuovo svincolo e la formazione di un tracciato di variante alla statale 23 del Sestrièr che corre parallela alla Rotta Debouché all'interno del territorio di Nichelino e Candiolo. Con questo tracciato, già in fase di attuazione, che si inserisce, dopo un tratto diagonale tangente ai i confini del Parco, sulla statale del Sestrièr, viene realizzato un primo, consistente tratto di un percorso perimetrale, capace di convogliare il traffico esistente all'interno della tenuta lungo tracciati che corrono all'esterno o tangenzialmente ai confini e consentire solo vie di penetrazione controllate verso la Palazzina e l'interno della tenuta.

In questa prospettiva, sul lato opposto, a nord-ovest della tenuta, è in avanzato stato di progettazione un nuovo percorso, che, staccandosi dalla strada di Stupinigi (mediante il tracciato della S.P. 174) corre perimetralmente all'abitato di Borgaretto, inizialmente lungo l'alveo del Sangone, quindi scende verso la provinciale 143 Stupinigi-Orbassano, all'esterno del Parco, in prossimità del Rondò della Principessa. Da questo punto, proseguendo sul sedime di strade comunali esistenti che costeggiano l'autostrada Torino-Pinerolo, il tracciato di perimetrazione del Parco potrebbe congiungersi ad un tratto della provinciale Orbassano-Candiolo, che in prossimità delle cascine Palmero, senza più penetrare nella tenuta, potrebbe con un tratto tangente ai confini della stessa, collegarsi alla statale per Pinerolo. In questo modo tutto il lato nord-ovest e sud-ovest del Parco potrebbe essere incluso in un unico anello tangenziale.

Rimarrebbe scoperto solo il lato nord-est dell'anello, nel tratto compreso fra il viale Torino e lo svincolo Debouché. Questa funzione potrebbe essere assolta dalla tangenziale, ma tenendo conto dei flussi di utilizzo che potrebbero essere generati dall'insediamento di MondoJuve, pare ipotizzabile la formazione di un percorso complanare alla tangenziale all'interno dell'area del Parco. La complanare, intercettando il tratto della provinciale Borgaretto-Moncalieri che attraversa i terreni agricoli della tenuta in adiacenza alla testata dei rustici, permetterebbe di sopprimere questo tratto della provinciale e di convogliare il traffico nelle due nuove direttrici di Borgaretto.

Il punto critico di questo percorso perimetrale intorno al Parco è costituito dal nodo complesso dello svincolo a due rotatorie, previsto sul viale Torino in prossimità dello svincolo autostradale di Stupinigi, che acquisterebbe la funzione di smistare il traffico della statale, attualmente indirizzato verso la

Palazzina, lungo un percorso tangenziale all'autostrada e ai confini del Parco. Verso ovest, in direzione di Borgaretto, lo svincolo, costituito da due rotonde interconnesse, consente un duplice percorso, uno tangenziale all'abitato, lungo l'alveo destro del Sangone e un secondo di accesso diretto all'abitato, lungo il tracciato della Strada Bernardi. Verso est e verso lo svincolo Debouché il nuovo percorso, mediante la complanare della tangenziale, scavalcando la Rotta Pracavallo, si attesterebbe sul nuovo tracciato tangenziale della Debouché, in corso di realizzazione.

Il doppio svincolo sul viale Torino-Stupinigi, nodo di accesso da Torino, presenta numerosi punti critici, dovendo assolvere alla funzione di sistemare e razionalizzare i percorsi veicolari che confluiscono sulla Torino-Stupinigi in prossimità del ponte sul Sangone dagli svincoli della tangenziale sud della città e dal nuovo percorso perimetrale al Parco. Questo nodo, che costituisce il punto più importante di accesso alla tenuta, era il luogo dove scendendo dal ciglione terrazzato affacciato sul Sangone si coglieva in lontananza il segno bianco e dorato della cupola del Salone. Il luogo, celebrato dall'iconografia coeva, voluto da Juvarra e Alfieri come primo punto scenografico di tutto il complesso (di qui i lavori, protrattisi nel tempo, di arginatura del fiume e di sistemazione e rialzamento della Strada Reale), dovrebbe mantenere inalterato il tracciato delle alberate che lo connotano, che proseguivano lungo il corso Unione Sovietica, interrotte solo dal ponte sul Sangone.

Contestualmente sarà necessario verificare le possibilità operative per razionalizzare e dove possibile reintegrare gli antichi collegamenti verso il Parco fluviale del Sangone, in corrispondenza dell'area del Drosso mediante parziale reintegrazione della Rotta Palmero o Palmè, antico tracciato preesistente alla riplasmazione juvarriana, che attraversa longitudinalmente sul settore destro il Parco, e dall'abitato tetti Palmero, in territorio di None, passando tangenzialmente ai tenimenti del castello della Parpaglia, supera la strada di Orbassano e raggiunge in fasi successive l'alveo del Sangone. Sul lato opposto, in adiacenza ai ruderi dell'area del Castello di Mirafiori e del Mausoleo della Bela Rosin, mediante la Strada Pracavallo e la Rotta Debouché, potrebbero essere riallacciati e parzialmente ricomposti, per quanto possibile nel contesto di margine della tangenziale, ora fortemente compromesso, i collegamenti con il Parco del parterre del castello.

Reintegrata l'originaria unità del complesso (che non sarà più attraversato da tracciati stradali), sono da prevedere, mediante interventi di progettazione specifici e meditati, percorsi di penetrazione controllata all'interno del Parco e nodi di attestamento e parcheggio disposti lungo il perimetro del medesimo. Questi nodi potranno essere collocati di preferenza sempre lungo le direttrici del Parco, in prossimità della loro intersezione con i tracciati stradali perimetrali, in luoghi di confine e pertanto meno esposti paesaggisticamente.

Sembra però prioritario che i percorsi di visita e di fruizione del territorio coincidano con il disegno juvarriano di impianto, che ha come fulcro la Palazzina e quindi si estende al giardino e ai rondò delle aree venatorie (i tre rimasti, da reintegrare con attenzione), al complesso ma straordinario reticolo delle rotte di caccia e delle strade agricole che collegano le aree coltivate e i poderi.

In questo modo la Palazzina, collocata volutamente dal progettista in posizione leggermente sopraelevata rispetto al territorio circostante, potrà continuare ad assolvere per i visitatori la funzione di polo di riferimento visivo e di orientamento, lungo le rotte principali, così come nel Settecento per gli equipaggi di caccia. In primo luogo è da privilegiare, negli interventi di reintegrazione e sistemazione, l'asse retto longitudinale nei due sensi di percorrenza verso la Palazzina: il celebrato asse prospettico che costituisce da sempre l'accesso principale da Torino, lungo l'antica Strada Reale, e il suo proseguimento all'interno del giardino e del Parco, lungo la Rotta Reale o Ceppea, percorso segnato, prima in primo piano e poi in lontananza, dalla bianca mole del Salone.

Contestualmente dovranno essere evidenziati i convisivi costituiti dalle altre due direttrici diagonali, che sempre si staccano dal centro del Salone e collegano la Palazzina con Vinovo e Orbassano, liberandole dagli infelici raccordi stradali che deturpano la grande spianata erbosa dell'*entonnoir* dei prati.

In prossimità dei luoghi di intersezione di queste direttrici, la Strada e la Rotta Reale e le strade di Vinovo e Orbassano con il tracciato stradale che correrà perimetralmente al Parco, i nodi di attestamento, con annesso aree di parcheggio e dotati di servizi primari, potranno consentire percorsi di penetrazione e di avvicinamento pedonali, ciclabili e a cavallo.

Un discorso a sé richiede il percorso di accesso ai

rustici, alla Palazzina e al giardino circolare: l'accesso principale è ovviamente costituito dallo Stradone Reale che sarà aperto solo ai mezzi pubblici e privati che accedono ai parcheggi localizzati all'esterno dei rustici, per consentire la permanenza dei *parterres* storici ai due lati del vialone e dei percorsi inghiaati di accesso alle cascine. Questi parcheggi disposti lungo filari di alberate, secondo quanto indicato dalle mappe storiche, potrebbero spingersi sino all'altezza delle esedre e rispondere alle esigenze di un circoscritto numero di utenti.

Per quantità maggiori di visitatori potrebbero essere previsti parcheggi internodali disposti sia ad occidente dei rustici sia in aree ricavate lungo i confini dell'abitato di Borgaretto e opportunamente schermati con alberate o limitati movimenti di terra (questi ultimi permetterebbero di accedere ai rustici anche pedonalmente) sia, nel caso in cui sia prevista grande affluenza di pubblico, in parcheggi situati in prossimità delle rotonde di smistamento previste oltre la tangenziale. In questo caso i collegamenti con la Palazzina dovranno essere realizzati mediante navette o mezzi simili.

Considerazioni per il restauro dei rustici

Il progetto di restauro dei rustici si inserisce nel programma organico di conservazione dell'architettura e del paesaggio – tappeti erbosi, strade, impianti arborei – di questa parte preminente del complesso. Gli interventi sono coordinati con quelli del restauro delle fabbriche della Palazzina nella prospettiva del suo totale recupero ad uso museale – espositivo, già in fase avanzata di realizzazione.

L'impianto architettonico dei rustici, costruito sull'asse retto che governa i fabbricati e il territorio di Stupinigi secondo l'ideazione juvarriana, è costituito dal blocco delle dodici cascine affacciate sul vialone di accesso alla Palazzina, intervallato dalle piazze speculari su cui prospettano le fabbriche dell'osteria e del granaio, dai due padiglioni angolari e dalla grande esedra semicircolare, costituita dalle maniche simmetriche delle scuderie curve, delimitate a levante dalla chiesa e a ponente dal canile.

L'omogeneità delle fabbriche – architettonica e dei materiali – impone un intervento di restauro che si sviluppi attraverso delle linee guida comuni. Solo in seguito potranno essere studiati interventi di restauro riuso e di rifunzionalizzazione sulle singole fabbriche o sui blocchi dei fabbricati. Pertanto a livello propedeutico dovrà essere sviluppata una metodolo-

gia conoscitiva delle fabbriche dei rustici comune, di tipo storico, morfologico, materico e strutturale, che garantisca interventi progettuali coordinati sugli elementi infrastrutturali comuni (vialone, piazze, strade, parcheggi, parterre, inghiaiai, acciottolati, alberate, canali, livelli, cunette), sugli elementi costruttivi omogenei (coperture, murature semplici e modanate, sfondati, portoni e aperture finestrate, camini, canali di gronda e pluviali, fognature), sugli impianti (di collegamento, di riscaldamento, di illuminazione esterna).

Restauro della Palazzina

Il restauro della Palazzina di Caccia ha preso avvio nel 1987 in seguito alla costituzione della Fondazione Palazzina Mauriziana di Stupinigi, istituita dall'Ordine Mauriziano, dalla Cassa di Risparmio di Torino, dalla Fiat. Il progetto di restauro e la direzione artistica sono stati affidati a Roberto Gabetti, Aimaro Isola, Maurizio Momo con Giuseppe Bellezza (sino al 1995), mentre la direzione dei lavori è assunta dalla Fiat Engineering. Le diverse fasi operative sono coordinate per conto della Fondazione da Mario Verdun.

Il progetto si fonda su una complessa fase conoscitiva indispensabile per definire gli interventi di restauro e per individuare le destinazioni d'uso compatibili. Fondamentali sono stati le ricerche storiche, i rilievi e le analisi sul costruito, finalizzati alla conoscenza capillare delle tecniche costruttive, dei materiali, del degrado e dei restauri del passato.

L'intervento si sviluppa in fasi successive, a partire dal 1988, con il restauro e l'adeguamento degli spazi a sale espositive per mostre temporanee delle fabbriche delle Scuderie e degli antichi Canili di levante.

Segue il restauro del Corpo centrale (1990-94), dove la grande macchina lignea che sosteneva la cupola rivestita di rame e il sottostante plafond decorato dai fratelli Valeriani presentavano avanzato stato di degrado e localizzati dissesti strutturali.

A questa fase fa seguito l'intervento sulle Gallerie di levante e di ponente e sulle fabbriche delle Scuderie e degli antichi Canili di ponente (1994-97) e quella sulle fabbriche delle ex Scuderie juvarriane di levante e di ponente (2000-2002).

Contestualmente la Palazzina viene adeguata alle normative di sicurezza per ospitare la grande mostra sul Barocco, mentre attualmente è in corso il progetto per l'adeguamento del percorso museale all'interno degli ambienti aulici, secondo le indicazioni del Piano

direttore redatto dai progettisti per la ridestinazione dei vari ambienti della Palazzina.

Considerazioni per il restauro del Parco

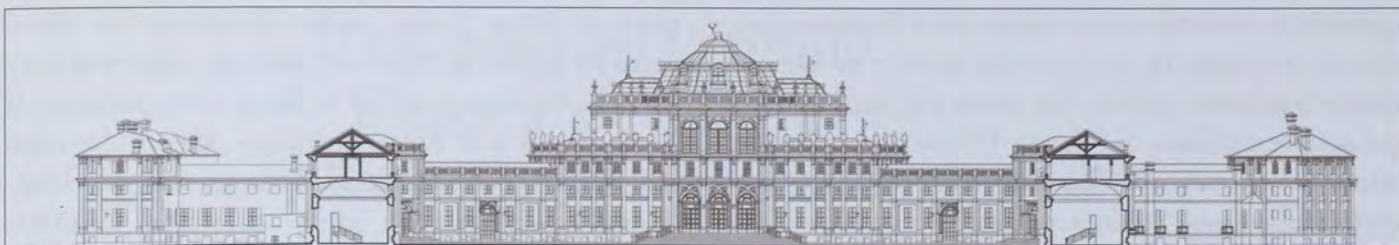
Dal confronto fra lo stato attuale di conservazione del Parco e l'impianto aulico settecentesco, risultato della riplasmazione juvarriana del territorio, emerge la forte permanenza delle geometrie dei tracciati delle rotte e delle strade e la consistente rilevanza, pur con le modifiche introdotte nel tempo, delle zone boscate e prative.

Ciò è in buona parte dovuto alla rigida geometrizzazione dei tracciati e alla stretta connessione che lega l'architettura delle fabbriche con il disegno del territorio. La simmetria dei tracciati, il disegno codificato dei quattro rondò che traforavano la massa vegetale boscata, le rotonde ("points-ronds") poste all'incrocio delle rotte principali con le strade minori sono ulteriori elementi che rafforzano la permanenza, sul territorio, del disegno d'impianto.

Il nodo distributivo della pianificazione settecentesca è costituito dal grande asse retto che in linea retta collega la città di Torino alla Palazzina e quindi attraversa longitudinalmente la residenza di caccia: prima i poderi, quindi i rustici, poi la Palazzina, il giardino e il Parco. Ora il sedime di questo tracciato è occupato, ad eccezione del tratto esiguo che attraversa i fabbricati aulici della residenza e del giardino, dalla statale 23 del Sestriere: i percorsi inghiaiai della Strada Reale e in terra battuta della Rotta reale o Ceppea sono stati sostituiti dall'asfalto, i fossi laterali di scolo delle acque piovane e i ponti sulle bealere sono stati cementificati, i livelli stradali sono stati alterati. Ma il tracciato, nella sua completa estensione, permane ed è del tutto reintegrabile nella forma originale.

Un discorso simile si può fare con le altre due direttrici prospettiche diagonali il cui tracciato si stacca dal centro del Salone e che collegano la Palazzina con gli antichi insediamenti di Vinovo, a sud-est, e di Orbassano ad ovest del Parco. La loro forte connessione visiva con l'architettura della Palazzina – infatti queste "allées principales" convergono prospetticamente sulle facciate degli Appartamenti Reali – e la perfetta simmetria dei loro tracciati – formano un angolo di 60° rispetto all'asse retto – le pongono in posizione preminente nel contesto dei grandi viali rettilinei che regolano il territorio.

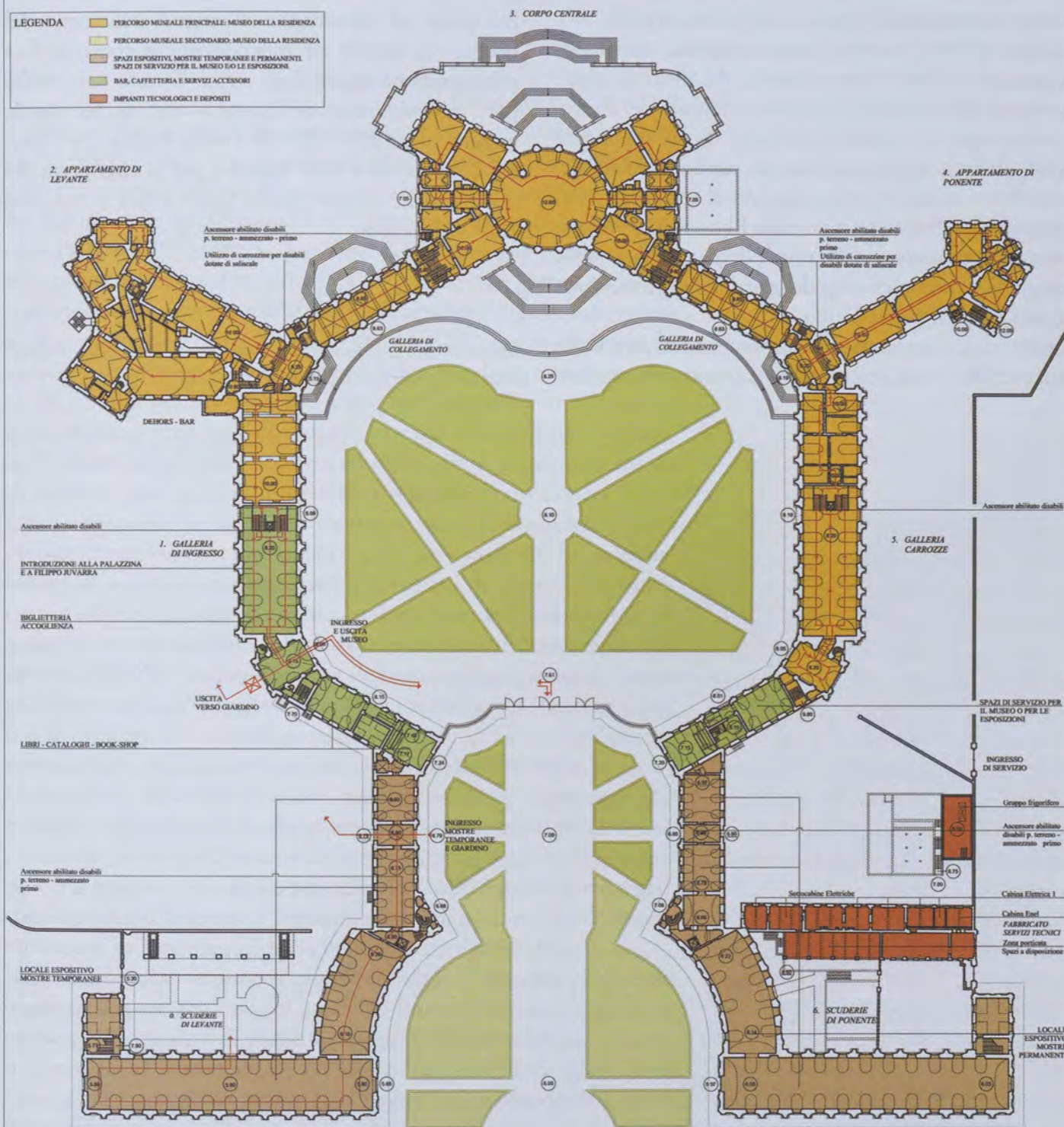
La rotta diagonale di Vinovo, la più lunga e visivamente rilevante delle due, si stacca dal rondò circolare del



SEZIONE TRASVERSALE

0 metri 10 20

| | |
|---------|--|
| LEGENDA | PERCORSO MUSEALE PRINCIPALE: MUSEO DELLA RESIDENZA |
| | PERCORSO MUSEALE SECONDARIO: MUSEO DELLA RESIDENZA |
| | SPAZI ESPOSITIVI: MOSTRE TEMPORANEE E PERMANENTI |
| | SPAZI DI SERVIZIO PER IL MUSEO O LE ESPOSIZIONI |
| | BAR, CAFFETERIA E SERVIZI ACCESSORI |
| | IMPIANTI TECNOLOGICI E DEPOSITI |



PIANTA PIANO TERRA

Roberto Gabetti, Aimaro Isola, Maurizio Momo, Piano direttore per la ridestinazione della Palazzina di Caccia di Stupinigi.

Il piano direttore sintetizza le fasi del restauro della Palazzina, iniziato nel 1988 e tuttora in corso di realizzazione con l'adeguamento del percorso museale all'interno degli ambienti aulici.

giardino e, correndo tangenzialmente a Castelvecchio, diventa elemento di raccordo fra le zone prevalentemente boschive e adibite alla caccia e le zone agricole del settore orientale del Parco. Più sacrificato appare attualmente il tracciato della rotta simmetrica che corre verso Orbassano, originariamente asse principale del Rondò della Principessa. La rotonda dell' "étoile" ora non è più percepibile e il rondò si presenta profondamente alterato dalla presenza dell'arteria stradale.

Si sono invece conservati senza sostanziali alterazioni i tracciati delle due rotte laterali, che distribuivano i percorsi longitudinali del settore centrale del Parco, costituendo il cosiddetto tridente. Sono tre lunghi viali alberati che si innestano sul rondò circolare del giardino e segnano profondamente il territorio verso settentrione. Sono costituiti dalla Rotta Reale, posta in posizione centrale, e dalle rotte Nicolò e Chisola, che, tangenti all'anello esterno del giardino, si protendono aperti a ventaglio nel Parco.

Questi viali sono intersecati da percorsi trasversali che attraversano quasi nella totalità la tenuta spingendosi,

come la Rotta Lunga, anche all'esterno del Parco verso gli abitati di Vinovo e Candiolo. Alcuni di questi percorsi sono – come la Rotta Commandeur, la Rotta Priora e la Rotta Provana – ancora del tutto individuabili nella cartografia recente, altri, soprattutto quelli diagonali degli "étoile" dei rondò, si ritrovano a tratti percorrendo le zone boschive. Infatti la geometrizzazione dei tracciati offre al rilevatore continui punti di riferimento all'interno delle aree del bosco, ora incolte ed abbandonate, e consente una reintegrazione sicura degli stessi. Questo vale anche per l'individuazione delle rotte a raggiera dei rondò, in particolare quello del Re e della Regina, per i percorsi dei canali e delle bealere, per la riscoperta dei ponti e delle chiuse, ora in parte invasi e occultati dalla vegetazione.

Maurizio Momo, Professore associato di Restauro, Politecnico di Torino, Consigliere SIAT.

Il progetto del territorio. L'intorno di Stupinigi e i rilevamenti del Settecento

VITTORIO DEFABIANI

Torino, a baricentro della piana pedemontana, costruisce già dal primo insediamento una complessa dinamica di interrelazioni tra il polo-città e il suo intorno di margine, condizionato questo dal sistema dei fiumi e dalla morfologia dei siti, che contrappone la collina a est, oltre l'asta del Po, all'ampio stendersi della campagna planiziale fino alla corona delle Alpi. Un nodo di potere variamente gestito anche nel conferire dimensioni diverse ai limiti in cui si identificava, nel processo di acquisizione e di marcatura, l'estensione del proprio territorio. In un esame diacronico si devono quindi leggere le diverse configurazioni dei confini, per proporre una interpretazione della struttura delle zone esterne e delle zone di margine, che più direttamente riverberano il riflesso del potere. Proprio a costruire – in relazione soprattutto all'esercizio coattivo di diritti feudali o di nuova imposizione – l'identità di uno spazio che la società o le frange egemoni organizzano come proprio dominio per la loro utilità o per il proprio *loisir*. Le potenzialità dei siti sono così incrementate dalle ragioni del potere, che conferisce, a differente livello gerarchico, la loro riconoscibilità territoriale, anche indipendentemente dalle loro valenze fisiche o economiche. Un processo difficile, non indifferente della imposizione sovrana, risulta giustificato solo dalle ragioni della magnificazione del Principe, come si può evincere dalla costituzione della *Corona di Delitie* nell'intorno della capitale, dal Cinquecento fino alla metà del Settecento.

Contrapposta alla *castramentatio*, matrice archetipa organizzata per *kardines* e *decumani*, la *limitatio* romana aveva imposto proprio nell'uso della *groma* l'architettura della misurazione che conferiva al territorio la marcatura singolare per centurie, sigillo e atto di forte segno, che organizzava lo spazio, e conseguentemente il tempo, in cui doveva svilupparsi un sistema societario bilanciato tra diverse etnie.

Nel medio evo si vengono a qualificare nodi di margine preminenti organizzati come gestione dei guadi dei fiumi e dei ponti (rari) in un mosaico differenziato di plessi fortificati. Possiamo rilevare, nel confronto della città murata, il costituirsi dei castelli di Rivoli e di Moncalieri, punti di controllo della strada che in diagonale lasciava fuori Torino per scavalcare le Alpi o altri, legati ad usi feudali, come i castelli del Drosso e di Stupinigi sul Sangone a sud, il castello del Lingotto nella piana meridionale, il castello di Collegno sulla Dora Riparia a nord. Questo tessuto complesso si oppone, oltre al corso dei fiumi che variano e scavano il loro assetto con portate discontinue, alle estese frange dei boschi planiziali che qualificano al Cinquecento la

grande piana. Di queste foreste si può evidenziare più che l'estensione l'importanza ai fini venatori secondo una prassi che perpetuava gli usi feudali, già normati nelle disposizioni statutarie del 1430 di Amedeo VIII e che nel trasferimento della capitale da Chambéry a Torino (1559) era stata reiterata nella puntuale delimitazione dei siti di caccia riservata: «La caccia è fatta per particolare piacere, né deve la nobiltà andarli per altro che per mera recreatione» per cui si viene ad individuare il carattere elitario e ideologico dello svago venatorio. Una normativa a livello delle corti europee.

Costante è l'attenzione dei sovrani francesi alle foreste reali. Così l'*ordonnance* del 1397 riserva la caccia, considerandola come il migliore degli esercizi militari, per il re e i suoi gentiluomini: la *chasse à courre* necessita di un territorio esteso, di personale qualificato, di cavalli e di cani da gestire nell'arco di tutto l'anno. Solo un signore che ha dal re la giurisdizione della giustizia, avendo riservato il suo diritto di caccia su vari feudi distaccati ma sottomessi alla sua sovranità, può avere diritto di passaggio su diverse proprietà. Così le *ordonnances* di Francesco I di Valois (1515-1533) marcano le disposizioni e le proibizioni della caccia alla gente non nobile.

Sul paesaggio boscato, non solo, ma sull'intorno agricolo, già fortemente antropizzato dal Medioevo si viene a imporre una serie di limitazioni giuridiche che travalicano il nuovo possesso del terreno a favore di un uso privilegiato di caccia e di pesca. Un interesse specifico, mirato alla costruzione di un ambito esteso e funzionale, quale risultano dal libro XIII, titolo V *Della caccia e della pesca*, le lettere patenti che già dal 1584 prefigurano la «la conservazione della caccia nei luoghi riservati». Una serie notevole di provvedimenti legislativi (1584, 1594, 1603, 1612, 1633, 1638, 1642, 1660, 1671, 1675, 1678, 1683) norma la caccia ducale in distretti riservati. La stretta interdipendenza tra sede del potere e zone riservate dell'intorno extraurbano vanno al di là di una pura prerogativa giurisdizionale per assurgere a significato emblematico: la caccia come attributo del *loisir* regale si pratica in precisi ambiti, consolidando la relazione tra la capitale e le *delitie* e disegnando nodi eccezionali del territorio, quale «artefatto» simbolico ed emergente. Tale politica, perseguita già alla fine del Cinquecento, si attua nel Seicento con la costituzione di ambiti territoriali definiti. Di grande rilievo la proposta di un circolo di 10 miglia intorno alla capitale, nell'editto di Cristina di Francia quale reggente, norme ribadite nel 1642 per cui si ordina alle Comunità di tagliare i

boschi ed assestare le strade e i ponti per servizio della caccia al cervo. Giovanna Battista di Savoia-Nemours nel 1675 restringe il cerchio di caccia a 8 miglia. In seguito, abbandonando il cerchio prescrittivo nell'intorno di Torino, si tenterà di definire zone specifiche intorno ad ogni singola *delitia* con raggi di 2 miglia (1683). Fortemente significativa la disposizione del 1676 secondo cui nel circolo delle dieci miglia si proibisce ai fornaciai l'uso dei boschi, onde permettere il ripopolamento della fauna; la dimensione del «circolo» è omologa alla corona di *delitie* che si era venuta a costituire come puntuale identificazione per opere del potere del principe.

Il settore sud della capitale, tra Cinque e Seicento, risulta privilegiato dalla *delitia* di Mirafiori. Le trasformazioni effettuate vicino al palazzo edificato nel 1583 da Giacomo di Savoia-Nemours sul bordo rialzato della campagna sul Sangone sono documentate anche nelle opposizioni tra diritti comunitari di antica data e le innovazioni che l'ingegnere Giacomo Soldati impone con piantamenti di alberi e di condotte d'acqua, funzionali alla villa di Carlo Emanuele, da cui si rileva l'abuso dei diritti, privilegiando le ragioni del Duca, ma anche la complessa situazione giuridica tra poteri municipali e potestà sovrana.

Il libro *La Venerie Royale* (1655) di Robert de Salnove, scudiero di Cristina di Francia e Gran Cacciatore di Vittorio Amedeo I, dà una specifica relazione delle cacce in Piemonte, come nel capitolo LXV *Des buissons où l'on doit courre le cerf durant l'Automne en Piémont*, in cui si dà la descrizione del palazzo di Millefleurs e del giardino triangolare sull'ansa del Sangone «*Ce beau parc est acheué de fermer par cette petite riuiere que i'ay dite; Et de l'autre costé il y a un grand pays aussi plat que celui de deuant la maison; mais de differente nature, puis qu'il est diuersifié par de petites plaines e de grands buissons, peuples de bestes fauves & bestes noires: & ce sont ces beaux buissons de Stupigny, dont ie veus parler, d'où l'on peut souuent oüir & voir la chasse dés l'appuy des fenestres de Millefleurs, où le Cerf vient quelquefois se raffraischir dans les canaux, & mesme s'y faire prendre*». È la prima notazione sul valore del paesaggio e dei siti, interpretati dall'occhio del cacciatore. La valutazione del Salnove sta in questa sua capacità di cogliere ogni aspetto dei luoghi: dal *veneur* traspare la sintesi, mnemonica e visiva, dei punti singolari tesa a organizzare il coordinamento dell'equipaggio nello slancio dell'inseguimento. Come in questo brano in cui principi e principesse cavalcano *au frais*, passando sotto gli alteni delle caschine: «*où il y a toujours de cou-*



Carta topografica della Caccia (ante 1762), Archivio di Stato di Torino, Carte Topografiche segrete, 15 A VI rosso (particolare).



P. Denisio, Mappa del Territorio e dei Beni della Commenda di Stupinigi, Vinovo, e loro aggregazioni; principiate dal R.o Topografo Denisio nel 1757, ultimata nel 1762, Archivio Ordine Mauriziano, Stupinigi, Tipi e cabrei, Stup. 48 e 48 bis, Denisio 1 e 2 (particolare).

vert, à cause des vignes qui y sont plantées rangées, distantes d'environ trente pas, & soustenuës par de petits arbres Et quelques pieux, qui sont des couverts agreables, ou vous pouvez courrir toujours au frais, e où sont force petits ruisseaux, qu'on y fait couler, pour arroser les heritages: c'est où l'on peut chasser & forcer le Lievre avec les chiens».

La stretta interdipendenza tra sedi del potere e zone riservate alla caccia assurge a significato emblematico consolidando la relazione tra Capitale e *Delitie*, disegnando in queste *Maisons de Plaisance* nodi eccezionali sul territorio quale artefatto simbolico ed emergente.

Tale eminente marcatura sarà confermata dalla nuova costruzione presso l'antico castello di Stupinigi della palazzina di caccia per Vittorio Amedeo II e più per il principe Carlo Emanuele (1729). Si traduce in questo plesso l'imperativo categorico di una innovativa visione dell'intorno, interpretato da Juvarra secondo un codice inedito, assumendo nella geometria del cerchio la costruzione teorica dell'idea e di riflesso l'omologazione dell'intorno di caccia a tutto giro, per innervarlo nel concreto architettonico che proprio nella forza espressiva della sua modellazione gestisce la regia delle viste e delle interrelazioni. Juvarra assume l'intorno di forti significati in una visione che travalica le assialità unidirezionali per costruire una dinamica della visione, che, sul sostegno di un implicito invito al movimento, carica gli episodi architettonici di prospezioni spaziali su nodi di filtratura visiva, in modo da costruire l'interazione tra recinto e fughe, tra corte d'onore e intorno venatorio. Incardinati sulla grande rotta reale, connessa al grande viale che da Porta Nuova conduce al salone, i fulcri fondamentali giocano sul diramato estendersi delle diagonali come nuova regola organizzativa dei boschi.

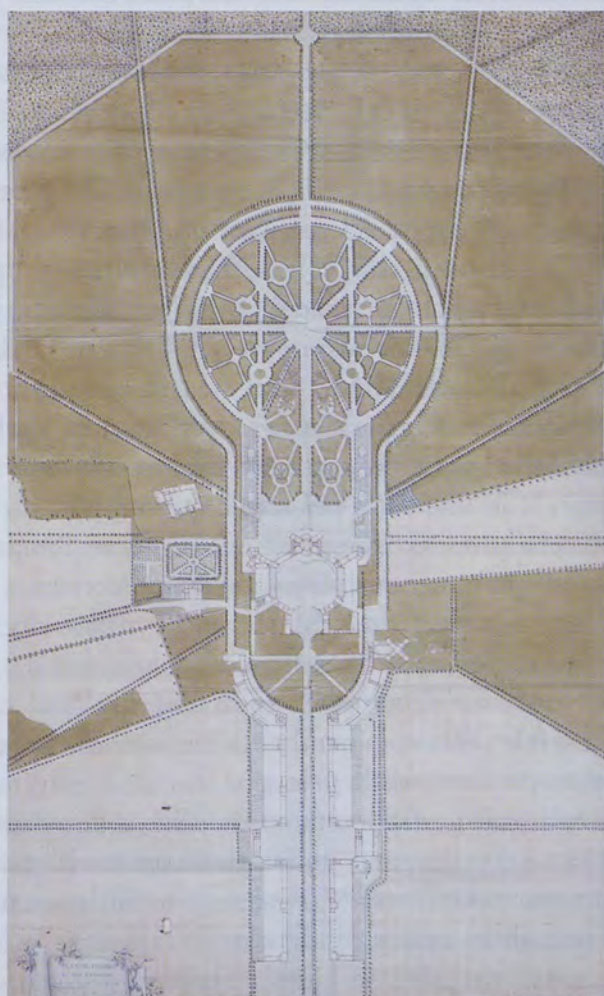
Al di là dei valori spaziali del complesso, già ampiamente esplorati dalla critica, giova invece cogliere sulle mappe del territorio l'articolato estendersi del progetto inteso come involvente processo di acquisizione delle costanti dei siti per ricondurle al concetto di paesaggio. Se si deve intendere il paesaggio come una «artialisation du pays» secondo l'espressione di Alain Roger nell'affermarsi in età moderna di una nuova interpretazione dello spazio, giova rileggere alcune notazioni del *Theatrum Sabaudiae* per comprendere come a metà Seicento fosse acquisita questa nuova dimensione estetica, nella constatazione di un processo artistico che trasformava in emozione il gioco delle sequenze spazio – temporali che davano identità ad un certo luogo. Così possiamo rileggere

Mirafiori, nella fronte antistante al palazzo, come introduzione al gioco della meraviglia nella rivelazione del giardino triangolare, in cui la natura si coniugava con l'arte, in un gioco di inganno e di attesa. «*C'est ainsi que la Nature se joüe pour le divertissement des hommes, & que découvrant tout d'un coup une nouvelle scène, ornée d'une infinité de différentes décorations, & d'une variété surprenante, elle ravit en admiration l'esprit encore en doute de la vérité du miracle précédent, avant que de le remplir de joye Et de plaisir*». La natura come scena, con l'ampio arco delle montagne coronate dal Monviso: dove il *limes* oltre il Sangone era anche la distesa dei boschi già descritti da Robert de Salnove.

È proprio in questa opposizione tra scena della natura, come paesaggio interpretato e reso partecipe dell'altro artefatto (i giardini bassi di Mirafiori) che dobbiamo traslare lo stesso concetto nella interpretazione juvarriana, che sfrutta la medesima sequenza, reinventandola in una nuova accezione spaziale e in una nuova impostazione della coreografia venatoria, mutuata anche dalla esperienza francese. Le grandi *routes* o *avenues* erano la risultanza delle direttrici che avevano traforato le foreste nel medioevo per complessificarsi nella interpretazione onnidirezionale dello spazio attraverso il nodo delle *étoiles*. Si viene quindi a sovrapporre sulla massa dei boschi un razionale sistema coerente con la coreografia della *chasse à courre*, modello questo recepito nelle corti europee. E si vedano, oltre a Versailles e a Chantilly, gli articolati sistemi di Karlsruhe e di Estherazy.

Sull'analisi delle costanti e delle variabili storiche dell'intorno boscato di Stupinigi risultano significativi alcuni rilievi settecenteschi, che proprio dalla loro trascrizione coeva trasmettono importanti valenze dei siti. Nella rilettura dei *cabrei*, da riconnettere a quel fondamentale *corpus* documentale figurativo costituito dai catasti sabaudi, primo esempio in Europa con i catasti teresiani di puntuale rilevamento topografico a fini fiscali, non ci si può non emozionare dalla maestria dei misuratori, che con il solo ausilio dello squadro agrimensorio e della tavoletta pretoriana, traducono la corografia del territorio e delle «possessioni». Ci viene consegnato uno splendido spaccato di realtà, come il *Tippo* del castello di Mirafiori, e si segnala la forte professionalità degli agrimensori, da confrontare anche con i lavori degli *arpenteurs* francesi. Basato sui fondamenti dell'arte fortificatoria e sul tracciamento di strade e di acquedotti, il corpo dei topografi militari, sia in ambito sabauda sia in ambito france-

P. Denisio, Mappa del Territorio e dei Beni della Commenda di Stupinigi, Vinovo, e loro aggregazioni; principiate dal R.o Topografo Denisio nel 1757, ultimata nel 1762, *Archivio Ordine Mauriziano, Stupinigi*, Tipi e cabrei, *Stup. 48 bis, Denisio 2 (particolare)*.



Plan de Stupinis et ses environs, *Archivio Ordine Mauriziano, Stupinigi*, *Mazzo 48, c. 1607 (prima del 1789, particolare)*.

se nel riferimento agli studi dell'abate Picard o della famiglia dei Cassini de Thury, gestisce con forte professionalità le istanze di un lavoro sistematico sul campo e sulla trascrizione in carta dei dati rilevati. Una pagina di storia ancora da riscrivere sulle specifiche competenze, ma in cui si coglie fasi di sperimentazione nella costituzione di un linguaggio espressivo, che traduca nei segni l'immagine che i rilevatori gestiscono. La qualità grafica sintetizza nel segno autonomo la oggettivazione dei siti in un discrimine tra carte a grande scala, quale la *Carta generale de' Stati di Sua Altezza Reale* del 1680 di Tommaso Borgonio, e carte di ambiti più ristretti, quali le rappresentazioni del *Theatrum Sabaudiae* (1682) o i rilievi del territorio, per esempio di Racconigi per l'azienda Savoia – Carignano. Resta da mettere in evidenza, anche se non comprende Stupinigi, il pregnante rilevamento della *Carte de la montagne de Turin avec l'étendue de la pleine depuis le Sangon jusqu'à la Sture* con una resa, se non di qualità grafica, di forte restituzione tettonica. Tale *Carte*, in cui viene rilevato tutto il territorio tra la Stura e il Sangone, ci restituisce la struttura fortemente radiocentrica delle strade organizzate attorno al polo della capitale, in cui proprio la determinazione topografica tra i due affluenti del Po determina i *limites* della organizzazione, che a fine Seicento esclude il nodo di Stupinigi. Si è segnalata tale carta (di data anteriore al 1702) poiché i successivi documenti, più perfezionati nella tecnica del rilevamento e della resa grafica, si costituiscono come segnale sintomatico dell'acquisizione del territorio boscato di Stupinigi, spostando proprio il *limes* su un altro affluente del Po, il Chisola «o sia None», che costituisce proprio il margine morfologico dei «buissons de Stupigny» come già aveva osservato Robert de Salnove. L'estensione del limite – confine e il conseguente rilevamento, trascritto sulla carta, codifica proprio l'azione della presa di possesso, traducendo una realtà grande in una carta definita da un rapporto scalare, ma che proprio dall'operazione segnalava l'importanza di quel territorio di antica storia, concesso come feudo e commenda dal sovrano a nome dei Santi Maurizio e Lazzaro nel 1573.

Documento di grande importanza risulta il cabreo generale della commenda mauriziana, anteriore all'inizio dei lavori della palazzina, con scritte in francese e con scale grafiche sia in trabucchi sia in tese francesi (*toises*). Vengono individuati con un rilevamento attento campi, strade, bealere, boschi, piantamenti, allee, alteni evidenziando oltre le fabbriche le fondamentali virtualità dei siti per la caccia di un territorio

compreso tra il Sangone e il Chisola. Tra il Castelvecchio di Stupinigi e quello di Parpaglia sono ben rilevate le sorgive che segmentano tutto il territorio boscato, a costruire quella trama d'acqua preferita dal cervo, che proprio nelle acque nasconde ai cani le sue tracce. I siti sono quindi propizi, anche se il cervo può essere individuato lontano e in qualche modo costretto poi ai boschi di Stupinigi.

Tale documento si può confrontare con il cabreo Fogliarino del 1716 e al grande rilevamento di tutta la proprietà condotto dal misuratore Pietro Denisio tra il 1757 e il 1762. La mappa del Denisio, conservata all'archivio dell'Ordine Mauriziano, traduce con singolare cura l'aggregazione dei vari tenimenti al nodo fondamentale della palazzina: a sud il tenimento di Parpaglia, a est quello del castello di Vinovo, al centro quello di Stupinigi e a nord il tenimento di Mirafiori, segnalando le acquisizioni e le dipendenze di possesso ascritte all'Ordine.

Da tale rilevamento, che si deve confrontare con quello coevo della *Carta topografica della caccia* (1760-61), studiata dallo scrivente, si individuano alcune portanti fondamentali. Il tenimento di Mirafiori, area storica di antico impianto con il palazzo a belvedere sulla valletta del Sangone è composto da un doppio sistema: nella parte a nord del palazzo l'organizzazione delle allee, mentre nella zona bassa in asse al palazzo si delinea il triangolo del giardino con un sistema di rotte ed un folto bosco sulla sponda sinistra del Sangone, mentre in asse alla nuova direttrice (1754) che collega Stupinigi con la Porta Nuova si attesta sulla sponda opposta un altro bosco solcato da differenziati percorsi. Tra la palazzina e il castello di Parpaglia si stende la zona più boscata, cui l'intelaiatura precisa delle rotte di caccia e il grande tridente assiato sulla rotta reale incardinano il gioco delle allee traverse ortogonali, che gestiscono e articolano nei *ronds-points* il gioco diversificato e entusiasmante della *chasse à courre*. Il tenimento di Vinovo è correlato alla grande rotta diagonale a est, che parte dal nodo del salone, bilanciato tra l'organizzazione viridaria della grande alleanza del castello e l'estendersi dei boschi tra Belriparo e la Generala, marginati dalle bealere irrigue tra Candiolo e la zona planiziale verso Moncalieri. Risulta ormai complesso il disegno delle rotte, che amplifica la presa di possesso del territorio anche oltre il prefigurato disegno juvarriano: si viene sovrapponendo all'esplosione radiocentrica delle rotte che partono dal fulcro della *cour d'honneur* o dal nodo del salone una nuova dinamica, quasi che l'esplorazione delle possibilità dei siti dia identità a una nuova coreografia, puntualmen-

te riconosciuta in snodi singolari codificati come *ronds-points*.

Il regio editto del 28 giugno 1741 «sopra la conservazione delle caccie nei luoghi riservati» dava la prescrizione e la delimitazione dei luoghi. Si attuò la misura generale della linea di circonvallazione e conseguentemente si procedette all'impianto delle «colonne» e dei termini: operazioni eseguite, tra il 1742 e il 1747, dall'ingegner Giantommaso Monte: dal medesimo risultata sottoscritta nel 1747, 7 maggio la *Carta corografica continente la Linea Perimetrale [...] formata nell'anno 1744 & C.*

Veniva poi emesso un secondo editto, 25 ottobre 1749, in cui si definivano i luoghi e territori componenti il «piccolo distretto di caccia», delimitato dal perimetro costituito dalla strada reale da Torino fino a Vinovo, dal torrente Chisola fino a None, dal Sangone e lungo la bealera di Orbassano fino a Pianezza, di qui fino a Druento al torrente Ceronda con tutto il gran Paese tra la Ceronda e la Stura, da Borgaro fino a Leinì e dal Naviglio di San Giorgio fino al Po.

Legata certamente con le disposizioni degli editti del 1741 e del 1749, la *Carta topografica della caccia* è il risultato di una serie di approfonditi rilevamenti e disegni preparatori. Essa è da confrontare con una serie di carte connesse alla delimitazione del territorio di caccia, quale la carta topografica in 15 fogli della linea perimetrale e la *Carta in n. 36 fogli contenente la med.a Linea Perimetrale* e la *Carta del limite progettato della Caccia Reale*, custodite presso l'Archivio di Stato di Torino. La carta di splendida resa grafica si presenta come accurato rilevamento delle varie componenti ambientali, frutto di operazioni controllate dai topografi reali, tesi a delimitare gli ambiti della caccia riservata, nello stesso periodo in cui Pietro Denisio costruisce il rilievo dei tenimenti dell'Ordine Mauriziano. L'esame della morfologia dei siti rappresentati conferisce al rilevamento il segno dell'analisi di una architettura del territorio e il senso esplicito di una «scrittura» dei luoghi, proprio nella resa grafica immediatamente restitutiva nella sua figuratività. Ogni segno è in qualche modo frutto di una esplorazione ricognitiva e di una calibrata trascrizione. Si pensa a competenze diverse che furono coordinate da agrimensori, misuratori, trabuccanti per rendere esplicito al sovrano il dominio del suo territorio.

La grande intuizione juvarriana ha sigillato nell'intorno esteso dei boschi la matrice innovativa della gestione dello spazio in un sistema di cerchi omologhi che

legano il cerchio della *cour d'honneur* al cerchio del grande rondò su cui si innestano le rotte a tridente a sud, quanto il gioco delle diagonali e delle trasversali che si innervano dalla palazzina. Tale organizzazione è confermata nel bel rilievo dell'ultimo quarto del Settecento *Plan de Stupinis et ses environs* che traduce ancora le costanti dell'area. I boschi si configurano come apparato scenografico, variamente organizzato, molto segmentato sui bordi del Sangone per antiche preesistenze e tracciati, quanto compatto e delimitato dalle grandi *pradarie*, un ottagono di prati di grande scansione che esalta, di contrasto, la corona di pioppi cipressini (albere pine) intorno al complesso o alla dirittura delle allee del tridente. Quanto i boschi nell'intorno del castello di Parpaglia. Marginature di alberi, tra prati e campi coltivati, ricompongono un paesaggio antropizzato di contro alla foresta, anche ricostruita e piantumata, con semenzai a mantenere la continuità della massa arborea, cui si sovrappone la quadratura netta delle rotte di caccia in una modellazione cartesiana, quasi ad imprimere nel gioco studiato di collegamenti visivi la regola precisa degli orientamenti. Ma segnando anche l'assunto di una coreografia normata che ha punti di appostamento e di appuntamento secondo pratiche venatorie consuetudinarie ad ogni sito. La corte, col suo corteo di carrozze e di dame partecipa, in siti eletti, consegnando le valenze specifiche, una pradaria, un guado, un castello, come notazioni di memoria tradotte nel rito della pratica venatoria. Così nei dipinti di Vittorio Amedeo Cignaroli. Si instaura tra il giardino parco, isolato nel recinto murato evidenziato dall'ampio distendersi della corona arborea dei viali, e la palazzina, come artefatto che cristallizza la meraviglia, un rapporto biunivoco con l'intorno boscato, intessuto di trame, *locus* eletto che coagula l'empito e il pathos venatorio.

Così anche nei rilevamenti successivi quali la *Pianta della foresta di Stupinigi e i suoi contorni* (1780) o il *Plan du Château Bois et Biens Ruraux possédés par le Roy à Stupinis avant 1796* si evince di netto l'impianto maturato nel Settecento delle rotte nonché il segno marcato dalle nuove vie di collegamento tra la Capitale e le provincie, regolate in retta linea e ornate dalle piantate di alberi, una singolare armatura vegetale che conferma nella pianura l'*imprinting* del potere. Le rotte esterne e le grandi strade reali e provinciali emergono dalla piana identificate dalle piantate regolari, che trapassano campi, coltivi, prati. Le rotte di caccia nell'interno della *Forêt Royale* risultano veri tagli nella massa, connettendo lo spazio arborato alla ordinata sequenza delle allee.

La *Carta Topografica della Caccia* offre al sovrano l'immediata percezione del territorio e della estensione dei diritti nelle zone riservate come memoria dei siti. Ma i rilevamenti, più precisi in specifiche zone, serviranno – al modo militare – come mappe *de poche* per orientarsi nell'intorno. Ma penso all'importanza della memoria visiva: quasi che la scacchiera organizzata su *rondeaux* e *étoiles* (nodi a stella di orientamento) avesse un riscontro nella attenta consapevolezza dell'orientarsi; memoria come canovaccio di appoggio ai vari equipaggi, gestiti dal *Grand Veneur*, consci tutti nell'espletamento di un rito, che traduceva nel gioco il ben più complesso e duro esercizio della guerra.

Nota bibliografica

V. DEFABIANI, *Giardini, cacce, loisir regale*, in C. ROGGERO BARDELLI, M. G. VINARDI, V. DEFABIANI, *Ville Sabaude*, Rusconi, Milano 1990

V. DEFABIANI, *I reali distretti di caccia della Capitale sabauda*, in A. CAMPIRELLI (a cura di), *Ville e Parchi storici. Storia, Conservazione e Tutela*, Agros, Roma 1994

V. DEFABIANI, *Territorio e spazio urbano tra Sette e Ottocento*, in G. GENTILE e R. ROCCIA (a cura di), *Itinerari fra le corti*, Archivio storico della Città di Torino, Torino 1994

V. DEFABIANI, *Moncalieri: un profilo storico del territorio tra Sette e Ottocento in viaggio nella memoria del territorio. Percorso nell'Archivio Storico di Moncalieri*, Pozzo-Gros Monti, Moncalieri 2002

V. DEFABIANI, *Allee e precinti di pioppi cipressini a corona della Palazzina di Caccia di Stupinigi*, in *De Venustate et Firmitate. Scritti per Mario Dalla Costa*, Celid, Torino 2002.

In relazione allo «Studio di fattibilità per la ristrutturazione delle alberate circostanti la Palazzina di Caccia di Stupinigi», con delibera dell'Ordine Mauriziano, Torino 5 febbraio 1999, si era definito un gruppo di progetto con l'arch. Giulio Mondini coordinatore, arch. Vittorio Defabiani, dott. Giovanni Michelotti, dott. Paolo Odone, arch. Luciano Re che elaborò le *Linee guida per la conservazione integrata e la valorizzazione del patrimonio storico architettonico e paesaggistico circostante la Palazzina di Caccia di Stupinigi* (giugno 1999) allegata la progetto di ripiantamento dei pioppi cipressini, abbattuti dall'Ordine Mauriziano per vetustà.

Vittorio Defabiani, architetto, già Ricercatore in Storia dell'Architettura e dell'Urbanistica, Professore a contratto presso il Politecnico di Torino e l'Università degli Studi di Torino.

La viabilità intorno al parco di Stupinigi. Dalla “Rotta del Re” alla strada statale n. 23

MASSIMO MORAGLIO

Alle 17,30 ha poi luogo la cerimonia inaugurale di una fra le opere più importanti: la nuova strada per il Sestrières... La cerimonia presenta un simpatico aspetto popolare, giacché gran parte della popolazione di Stupinigi è presente, tutta garrula e festosa. L'imbocco della nuova strada è segnato da ambo i lati, da un grande nastro tricolore, sormontato da festoni.

Con queste parole, che a noi oggi appaiono enfatiche e un po' ridicole, il quotidiano “La Stampa” descriveva l'inaugurazione avvenuta il 28 ottobre 1934 della variante alla statale 23, la strada che congiungeva Stupinigi con None. In realtà a quella data la strada era tutt'altro che conclusa: mancavano tratti di pavimentazioni, il cavalcaferrovia di None presentava dei dissesti, numerose vertenze erano aperte con le imprese costruttrici. Ma le logiche delle rappresentazioni politiche prevedevano comunque che il 28 ottobre, anniversario della marcia su Roma, si inaugurasse tutto l'inaugurabile, anche a costo di qualche imperfezione e del fatto che la strada venisse effettivamente aperta qualche mese dopo, tra la primavera e l'estate del 1935.

Come si può intuire dal titolo dell'intervento e da queste prime parole, la presente relazione è incentrata sulla viabilità intorno al Castello di Stupinigi, con particolare attenzione alle radicali modifiche che vennero introdotte nell'area del castello durante il Novecento. Come cercherò di dimostrare, tra gli anni Venti e Trenta la zona subì profondi cambiamenti che ridisegnarono il tessuto viario, trasformandolo così come noi oggi lo conosciamo.

Ma è forse opportuno partire dalla fine dell'Ottocento, quando il parco del castello mostrava a uno sguardo sommario le stesse caratteristiche che presentava a metà Settecento [figura 1]. La strada di Stupinigi collegava con un lungo rettilineo l'abitato della capitale con il castello, il quale rappresentava l'attestamento della strada stessa. La via di Stupinigi era cioè una strada a esclusivo servizio della residenza sabauda. Esisteva una carrozzabile che circondava il nucleo del castello, e sul retro del parco si aprivano a raggiera alcune strade di esclusiva funzione campestre, senza particolari connessioni esterne. Tale situazione era stata modificata già a inizio Novecento dal passaggio a Stupinigi dei binari della tranvia per Piobesi. La tranvia, partendo dalla stazione ferroviaria di Porta Nuova sul lato dell'attuale via Sacchi, percorreva tutta la via di Stupinigi fino al castello, per poi deviare per Vinovo e fare capolinea a Piobesi. La posa dei binari della

tranvia extraurbana rappresentò un indubbio miglioramento della raggiungibilità del castello, consentendo l'uso di un sistema di trasporto collettivo comodo e capace quale quello tranviario extraurbano, che proprio in quei frangenti aveva raggiunto una capillarità non indifferente favorendo lo sviluppo edilizio della città lungo le strade che percorreva. A cavallo dei due secoli, dunque, il lato orientale dell'attuale circonvallazione del castello era già percorsa da una strada di un certo rilievo su cui transitavano le carrozze della tranvia. Ma, nonostante tutto, fino all'inizio degli anni Trenta la viabilità intorno al parco presentava forti elementi di continuità con il passato.

Il punto di svolta, che vide la costruzione della variante alla statale 23, fu il periodo tra gli anni Venti e Trenta. Seppure con indici di mobilità e di motorizzazione imparagonabili a quelli di altre nazioni europee, Torino, come un po' tutte le grandi città del regno, stava vivendo il cruciale passaggio all'automobilismo. La fine della supremazia ferroviaria e lo sviluppo della mobilità su gomma, che la prima guerra mondiale aveva notevolmente incrementato, resero improvvisamente obsoleti i tradizionali canali di accesso alla città, saturando ben presto le strade esistenti. Inadeguate per sezioni, larghezza, pavimentazione, profili, raggi di curvatura, spesso interrotte dai passaggi a livello ferroviari oppure occupate dagli ingombranti binari delle tranvie (che, va ricordato correvano sulla carreggiata delle statali e provinciali), le strade degli anni Venti erano assolutamente carenti per le nuove necessità. Per non dire della enorme confusione che doveva esserci: sulle vie dell'epoca correvano, indifferenziatamente, le veloci automobili, gli autocarri, biciclette, carri a trazione animale, greggi, convogli tranviari, pedoni, tutti con velocità e necessità di uso della strada diverse tra di loro.

Come è facile immaginarsi, i cambiamenti in corso e l'incremento assoluto dei volumi trasportati resero evidente la saturazione della viabilità preesistente. A inizio anni venti, con incredulità e stupore, i contemporanei segnalavano allarmati che alcune vie di accesso alla città erano perennemente ingombre di veicoli e che il traffico procedeva a rilento e stentatamente. La città, in altri termini, scontava un periodo di inefficienza infrastrutturale dovuta all'esistenza di strade e carrozzabili ormai inadatte alla nuova fase di crescita industriale.

Rientra in questo complesso processo di trasformazione economica, sociale e territoriale la progettazione della strada tra Stupinigi e None, quella che oggi conosciamo come variante alla statale 23. Si è accennato allo scenario dei trasporti fra anni venti e anni

trenta: era sulla base di quei problemi che venne impostato da parte delle amministrazioni locali cittadine, Provincia e Comune innanzitutto, un vasto programma di costruzioni stradali che prevedeva un incisivo e massiccio intervento sul territorio con la costruzione di una rete di nuove strade di accesso al centro cittadino, le cosiddette radiali, e che vide nello stesso periodo, su interessamento del senatore Secondo Frola e in seguito del presidente della Fiat, Giovanni Agnelli, la costruzione dell'autostrada per Milano.

Le strade radiali costituivano un nuovo ordine di strade di ingresso alla città, prevedendo non solo una ramificazione a raggiera ma talora anche connessioni tangenziali. I poli a nord e a sud di Torino erano i punti di maggior sofferenza. A nord, la costruzione degli enormi stabilimenti della Snia Viscosa in regione Bertolla e a Venaria andava a costituire un polo di sviluppo industriale e di attrazione di flussi veicolari di rango urbano. Si stava assumendo la consapevolezza che la città cresceva ormai al di là dei rassicuranti concetti di 'dentro' e 'fuori', prima rappresentati dalle mura di difesa e in seguito dalla cinta daziaria. Con gli anni Venti la città esplodeva, perdeva la sua tradizionale compattezza per 'spappolarsi' su di un'area sempre più vasta e soprattutto potenzialmente policentrica. Era anche per questi motivi che occorreva elaborare forme di viabilità inedite, come fecero ad esempio gli ingegneri Quaglia e Giay, che nel 1925 progettavano una tangenziale di raccordo, esterna al centro abitato, tra Abbazia di Stura e la statale 25 per Susa. I transiti, insomma, non necessariamente dovevano essere ancora previsti per il vecchio centro, ma si poteva pensare a nuove forme di passaggio che, pur conservando la capacità attrattiva della città, ne allontanassero i flussi non direttamente interessati.

E a Stupinigi?

Se a nord si concepiva una tangenziale, nella zona sud della città il traffico era semplicemente caotico. Via Nizza rappresentava l'unica strada di accesso da sud, con l'immaginabile affollarsi confuso di veicoli e persone. La strada raccoglieva infatti tutto il traffico proveniente dal pinerolese (che pare tendesse a evitare la strada di Orbassano), da gran parte del cuneese, ma anche dai porti di Genova e Savona, perché i veicoli che percorrevano le attuali statali 10 e 29, una volta giunti a Moncalieri, preferivano attraversare il Po in quella cittadina entrando in città proprio da via Nizza. Una situazione aggravata dallo sviluppo industriale e edilizio della zona, che vide nello stabilimento del Lingotto la sua maggiore espressione. L'opificio Fiat richiamava masse di operai, con la necessità di istitu-

re e potenziare le linee tranviarie esistenti, mentre i ceti impiegatizi e le élite operaie scoprivano la bicicletta come mezzo di locomozione, e tutto ciò ovviamente peggiorava la condizione del traffico e saturava la via. Insomma, stando ai racconti del tempo, a partire da quelli di Abate Daga del 1925 pubblicati sulla "Gazzetta del Popolo" e poi raccolti in volume, pare che via Nizza fosse semplicemente impercorribile: situazione che veniva poi confermata negli anni seguenti da articoli sempre più allarmati.

Non è questa la sede per approfondire la storia della viabilità in Italia e il ruolo, a lungo egemone e per molto tempo all'avanguardia, svolto dai poteri pubblici locali nello sviluppo del sistema stradale intorno alle grandi città. Basti dire che nel 1928 venne costituita la Azienda Autonoma Statale per la Strada, dal 1946 Anas, la quale mise finalmente mano al miglioramento delle strade di maggior traffico. Le amministrazioni locali, pur essendo svalorizzate nei loro ruoli dalla costituzione dell'Anas, avanzarono una serie di proposte e di interventi indici della capacità di una lettura moderna del territorio. Rientrano tra questi la progettazione del Traforo del Pino, per raccogliere il traffico proveniente da Asti, la costruzione di due nuovi ponti sul Po, per evitare l'attraversamento a Moncalieri, così come la costruzione del sottopassaggio ferroviario dell'attuale corso Giambone, che avrebbe dovuto costituire un percorso trasversale per decongestionare l'intera zona sud. Se si aggiunge la radiale di Moncalieri, costruita tra gli anni Trenta e gli anni Cinquanta (e per immaginarsi lo scenario basta vedere il film di Michelangelo Antonioni – girato a Torino, anche in quella zona – *Le Amiche*, del 1955, tratto dal romanzo di Pavese), si comprende come tutta l'area sud venisse interessata da cospicui interventi viari capaci di ridisegnarne i percorsi di accesso e le mappe di sviluppo.

Per tornare finalmente al luogo su cui è incentrata la relazione, l'azione di incremento della viabilità non poteva non coinvolgere anche il nodo di Stupinigi. In un'epoca che costruiva ponti e bucava le colline pur di favorire il deflusso dei mezzi di trasporti, era impensabile che in un'area così delicata, tra Nichelino e Orbassano, non vi fossero comode strade di accesso alla città. Peraltro si è visto come il castello fosse già raggiungibile, ma occorre una trasformazione del rapporto fra strada e residenza sabauda. Sviluppare la viabilità intorno al castello significava trasformarne il valore simbolico, prossemico e di rappresentanza, rompendo un rapporto di rispecchiamento tra parco e strada che datava dal Settecento. Si trattava, insomma,

di una operazione molto delicata, che andava a intaccare antichi equilibri tra i poteri cittadini e che ridisegnava un settore cruciale della città. Occorrevano – in altre parole – motivazioni forti, un'occasione favorevole e l'alleanza fra molti di quei poteri cittadini.

Ma tutto ciò su quale progetto? Quello di proseguire l'antica rotta oltre il castello fino a congiungerla con la statale per Pinerolo, attraversando il parco oltre la cinta. Un intervento che avrebbe costituito una variante alla statale 23, scaricando tutto il traffico proveniente da quella strada sull'attuale corso Unione sovietica invece che su via Nizza, dove si convogliava [figura 2]. Non solo vantaggi generali per la circolazione in città, ma anche una migliore, più comoda e veloce raggiungibilità di Pinerolo e dunque della val Chisone, e dunque del complesso di Sestrière che nasceva proprio in quei frangenti. Gli interessi erano quindi corposi e molto rilevanti nello scacchiere cittadino, capaci di mobilitare risorse e alleanze, ancora più forti se si pensa che per Torino l'arrivo della grande crisi economica del 1929 significò la fine di potenti holding cittadine, come quella di Gualino e quella della Sip/Italgas, lasciando sul campo un solo grande attore economico e trasformando l'assetto industriale della città da un oligopolio a una monarchia assoluta.

Per quanto concerne il castello, la stessa funzione di residenza sabauda, la sua aulicità, la sua aura si erano andate appannando nel corso del Novecento, anche perché la catena dei castelli storici era pensata per una corte locale, che viveva il territorio, non per una dinastia ormai lontana. Lo stesso principe di Piemonte trasferiva la propria corte da Torino a Napoli intorno al 1930, togliendo un ultimo tassello al mosaico costruito nel passato e rendendo sempre più vuote le residenze sabaude. Il declino dei castelli fu marcato, e prese avvio proprio allora lo stato di abbandono e trascuratezza che segnò le sedi di corte e su cui si interverrà solo a partire dagli anni settanta del Novecento con progetti di recupero.

Un insieme di circostanze rendeva dunque possibile la trasformazione dell'area. Si è accennato al lancio del complesso del Sestrière, che rappresentava un ulteriore fattore di spinta per il bisogno di rendere raggiungibile la località sciistica. Ma questa era solo l'ennesima riprova di quanto la costruzione della strada non fosse un elemento estemporaneo né per la città nel suo complesso, né – in particolare – per la Fiat. Quest'ultima era già presente nel settore viario con il controllo della società autostradale Torino-Milano e annoverava tra i suoi dirigenti molti ingegneri e progettisti stradali, tra

cui Francesco Cartesegna e Vittorio Bonadè Bottino, oltre che una stretta alleanza con Piero Puricelli, il costruttore della prima autostrada italiana e in seguito grande appaltatore dei lavori nell'Africa Orientale. La società automobilistica, anche con gli interventi in via Roma, stava procedendo a una politica di intervento territoriale molto marcata e ovviamente capace di incidere sulle scelte degli altri attori presenti sulla scena.

La costruzione della variante alla statale 23 va dunque inquadrata in un contesto molto più ampio, in cui sia i poteri pubblici locali sia la Fiat stavano compiendo nel settore dei trasporti scelte strategiche dirette al miglioramento funzionale della rete stradale e al raggiungimento di più diretti benefici in termini di collegamenti viari per alcune aree (oltre che per dotare l'Italia di moderne strade su cui far transitare le autovetture).

Insomma, tra gli anni Venti e gli anni Trenta, gli elementi di base per l'avvio della costruzione della variante c'erano tutti. Come si è visto, la residenza sabauda, al pari di molte altre, viveva una stagione di declino; il principe di Piemonte si era trasferito a Napoli; la zona sud della città, soprattutto dopo la costruzione dello stabilimento del Lingotto, era la più intasata della città. A rendere effettivo il progetto occorreva pertanto un ulteriore tassello che lo rendesse non solo auspicabile, ma necessario, se non indispensabile.

Questo elemento fu fornito dalla crisi economica del 1929 che, giunta in Italia nel 1930, provocò massicci fenomeni di disoccupazione e sottoccupazione. Una situazione socialmente allarmante, con indici di disoccupazione altissimi e una diffusa povertà in tutta la città, che nel novembre del 1930 portò a un fatto poco noto ma molto significativo. Il 24, 25 e 26 novembre del 1930, infatti, per tre giorni consecutivi i disoccupati torinesi svolsero tre manifestazioni, ovviamente illegali e pesantemente represses dalla polizia e dai carabinieri. Solo il 27 novembre tornò la calma in città, una calma costruita con violenze arbitrarie, arresti, rimpatri forzosi dei non residenti. Ovviamente la repressione fu una delle risposte messe in campo, insieme alla beneficenza e anche, per tornare al nostro argomento, ai lavori pubblici. La rettifica dei corsi d'acqua e la costruzione di strade rappresentavano infatti un formidabile strumento di intervento pubblico, tanto più necessario in una fase di gravissima recessione economica, un intervento infrastrutturale finalizzato alla lotta contro la disoccupazione.

L'apertura di strade necessitava di spostamenti di grandi volumi di terra, e consentiva di utilizzare a tale scopo una manovalanza in grande numero, senza spe-

cializzazioni particolari; consentiva un impiego di capitali fissi relativamente basso, perché bastava fornire una pala e un piccone ai lavoratori, proprio mentre era espressamente vietato l'uso di macchinari. Infatti in tutti i cantieri dell'epoca tutte le operazioni di sterro e riporto vennero effettuate a mano proprio per esaltare le caratteristiche anticongiunturali dei cantieri. Infine, si trattava di un intervento che non incideva sulla bilancia dei pagamenti. Anche la variante di Stupinigi rientrava in questa dinamica anticongiunturale, in cui tutti i centri di potere cittadini si riconoscevano, per quanto ne furono finanziatori non proprio entusiasti, e non mancarono forme di resistenza al cambiamento.

L'iniziativa per la costruzione della strada venne presa, non a caso, dalla Fiat, anzi, per essere più precisi, dal podestà di Villar Perosa, cioè il senatore Giovanni Agnelli, il quale nel 1931 costituì un comitato promotore per la costruzione della variante di Stupinigi e affidò il progetto all'ingegner Cartesegna progettista anche dell'autostrada Torino-Milano [figura 3]. Il primo progetto prevedeva un percorso diverso da quello poi effettivamente realizzato. Il disegno, infatti, faceva correre la strada a oriente del castello lungo la strada per Vinovo, e poi imboccava la preesistente strada campestre detta della Chisola lunga circa 4 km [figura 4]. Infine si proseguiva la carrozzabile con la costruzione di un breve nuovo tratto fino alla congiunzione con la statale 23 a metà strada fra Candiolo e None.

Si intuisce, anche sulla base di questo progetto, come l'impatto paesaggistico sul parco e sul castello fossero pesanti ma parziali. La strada si apriva un varco nel grande bosco a sud del castello ma soltanto su di un lato di esso, tangendo ma non investendo in pieno il cuore del parco e, soprattutto, senza impattare sul castello vero e proprio, seguendo il percorso della strada intercomunale per Vinovo. Non solo la strada aveva un impatto relativo, ma, cosa ancora più importante, un costo moderato, cioè di circa 2 milioni di lire dell'epoca. E ciò perché la proposta di costruzione doveva affrontare due problemi: il primo era la ferma opposizione dell'Ordine Mauriziano, con il quale si giunse a una faticosa convenzione. Il secondo era il finanziamento dell'opera, perché l'Anas non intendeva affatto contribuire e le amministrazioni locali erano molto restie a ogni forma di impegno. Le pressioni del gruppo Fiat furono molto forti, e coinvolsero direttamente il ministero dei lavori pubblici fino a ottenere un contributo statale a fondo perduto di circa un milione. Il rimanente dovette essere sborsato da



Figura 1.

Comune e Provincia che, senza molto entusiasmo e solo sotto le continue pressioni del prefetto, costituirono nel luglio del 1932 un consorzio per la costruzione, facendosi carico delle spese eccedenti il contributo statale.

Nonostante le titubanze, per il Comune la costruzione della strada di Stupinigi rientrava nel più ampio discorso di perfezionamento delle strade di accesso di cui si è detto più sopra, ma anche nel progetto di "Grande Torino". Per "Grande Torino" si intendeva l'allargamento dei confini amministrativi del comune capoluogo, che avrebbe consentito il raddoppio della superficie e un maggior peso politico e gestionale per il municipio torinese. Tutta l'area di Stupinigi, comprendente il castello e il parco, era prevista in questo ampliamento, che aveva precedenti illustri nella "Grande Milano" e nella "Grande Genova" realizzate negli anni venti. A differenza che in queste altre città, del progetto torinese non se ne fece nulla, poiché venne presentato fuori tempo massimo, quando il regime fascista aveva ormai adottato politiche di riduzione dei compiti e delle funzioni degli enti locali. Ma nel 1932 la bocciatura era di là da venire, e le speranze del Comune erano indirizzate a un successo, che la costruzione della variante di Stupinigi avrebbe potuto favorire perché il comune capoluogo interveniva con investimenti al di fuori dei propri confini.

Trovati i fondi e costituito il consorzio occorreva dare il via ai lavori, ma fin dal settembre del 1932 la Fiat presentava un nuovo progetto, che invece di utilizzare la strada Chisola utilizzava la cosiddetta strada Reale, ma soprattutto trasformava la strada di circoscrizione del castello in una strada veicolare pubblica e prevedeva l'allaccio alla preesistente statale 23 molto più a sud, tra None e Airasca [figura 5]. Il nuovo progetto otteneva una rapida e sicura approvazione da parte del consiglio superiore dei lavori pubblici, e al quel punto obbligava gli enti coinvolti, Comune, Provincia e Ordine mauriziano, ad accettare il nuovo percorso, identico a quello oggi esistente, con un impatto prossemico e paesaggistico sul castello e sul parco ben maggiore. E con dei costi di molto superiori – quasi doppi – che vennero assunti, con qualche malumore, dagli enti locali.

Il nuovo progetto aveva degli indubbi vantaggi, perché allacciandosi sulla 23 a sud di None ne evitava l'abitato, ma analizzando il comportamento della Fiat nel settore stradale, sorge il dubbio che Cartesegna e Agnelli avessero presentato deliberatamente un progetto più economico e leggero per ottenere l'approvazione dei vari attori presenti sulla scena e, una volta

ottenutone il coinvolgimento, avanzassero invece il vero progetto, quello poi realizzato.

Fu così che nel giro di meno di due anni venne sistemata la strada Reale alle spalle del castello, realizzato il sovrappasso della ferrovia vicino a None e un nuovo ponte sul Chisola. Si è detto che, in verità, al 28 ottobre 1934 le opere non erano affatto finite. I lavori erano ancora in corso nel 1935; nel 1936 si apriva una nuova vertenza con l'Anas, che si rifiutava di prendere in consegna la manutenzione della nuova strada se la Provincia a sua volta non si fosse accollata la gestione del vecchio tratto None-Nichelino. La Provincia oppose il suo rifiuto, e solo nel 1958 la variante venne consegnata al Ministero dei lavori pubblici con il conseguente scioglimento del comitato per la costruzione della strada che aveva curato la gestione per oltre vent'anni.

È forse opportuno spendere due parole sulle culture progettuali che portarono alla realizzazione della variante. Si è visto come nel breve lasso di tempo di poco più di un anno venissero realizzati due progetti che coinvolgevano un'area assai delicata da un punto di vista paesaggistico e monumentale. Il progetto di una carrozzabile in un'area come quella del parco e del bosco di Stupinigi poteva, almeno in teoria, essere ricondotto ai modelli costruttivi delle *parkway* ideate nel mondo anglosassone a inizio secolo, le quali erano progettate in funzione delle zone che attraversavano dimostrando una particolare cura nell'offrire al guidatore i migliori punti prospettici e nell'avere un'attenzione progettuale rivolta all'inserimento nel paesaggio. I contemporanei fin da subito ebbero la consapevolezza che l'area del parco presentava degli indubbi elementi di interesse, né mancavano gli aggettivi descrittivi di una tale situazione. Il viale di accesso a Stupinigi era "grandioso", il castello "ammirevole", il parco "suggestivo". Ma la considerazione dell'aulicità dell'area non si trasformò in una progettualità stradale particolare, capace cioè di quelle caratteristiche che avevano le *parkway* o, molto più semplicemente, dotata di uno studio sistematico e attento al territorio.

In effetti le scelte furono pesantemente condizionate dalle preesistenze, in particolare dai viali, quello di Chisola e quello Reale, che influirono pesantemente sulle scelte dell'ingegner Cartesegna. E lo fecero per almeno tre aspetti. Il primo era la fisicità dei luoghi, il fatto che i viali non solo erano già aperti ma, secondo le relazioni e le pubblicazioni dell'epoca, già alberati, costituendo 'naturalmente' una pista da seguire. Il secondo motivo erano le economie che si potevano fare utilizzando una strada già



Figura 2.

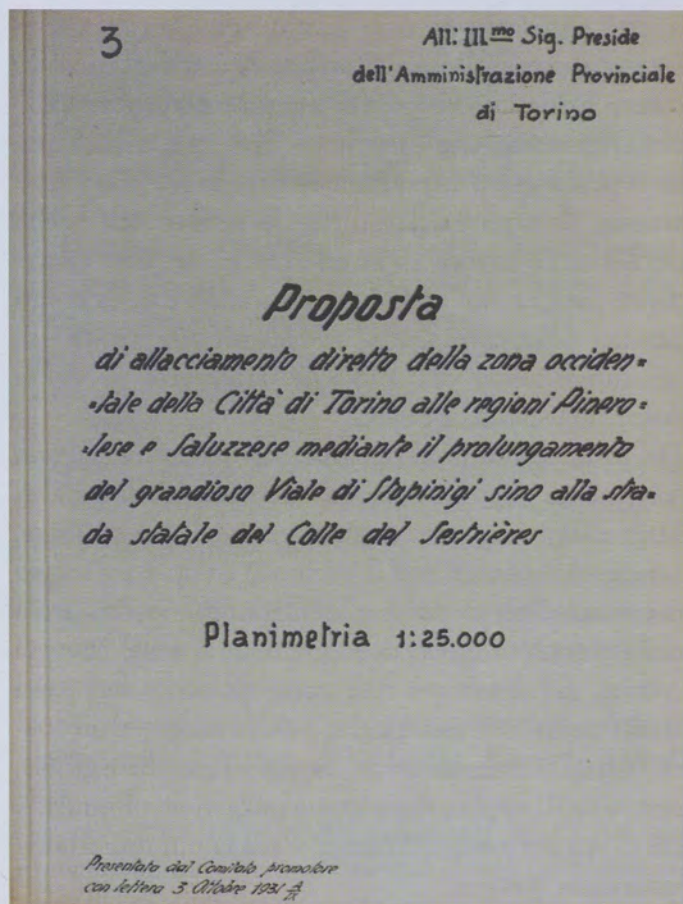


Figura 3.



Figura 4.



Figura 5.

aperta con i risparmi in termini di lavori e spese. Infine, ma non ultimo, l'Ordine Mauriziano pose in essere fortissime resistenze a ogni intervento sull'area, resistenze che sarebbero divenute ancora più forti se si fosse proceduto a un disegno *ex novo* della strada. La scelta del rettilineo fu quindi una scelta obbligata, e invece di strade modulate, con curve, punti panoramici, curvature clotoideali e inserimenti plastici della carreggiata, si disegnò una strada con un lunghissimo rettilineo che attraversava, dritta come una spada, il bosco.

Del resto, le culture progettuali stradali in Italia erano fortemente legate alle tecniche ferroviarie, di cui avevano assunto in forma acritica le modalità costruttive. Lo stesso rapporto con il territorio e con il paesaggio era assai diverso da quello identitario e fondativo della comunità tipico della Germania, né vi era una cultura del *landscape* così come presente nei paesi anglosassoni. Né ancora ci si poteva riferire a un solido bagaglio ingegneristico, basato su antiche e gloriose scuole di applicazione come nella vicina Francia il cui *Corps des ponts et chaussées* era la più importante istituzione europea.

Insomma, in altri termini, la necessità di fare, e di fare in fretta per non perdere le opportunità dei finanziamenti, la necessità di mediare con gli altri enti e la necessità – stringente – di costruire riutilizzando le infrastrutture esistenti, fecero sì che la strada assumesse la forma che oggi conosciamo, senza un meditato rapporto con il bosco. Il mito del moderno che incarnava l'automobile significava la costruzione di una strada qualunque essa fosse purché rispondesse a quelle esigenze di migliori comunicazioni che lo sviluppo economico faceva intravedere come indispensabili. Che la strada di Stupinigi fosse poi realmente indispensabile era messo in dubbio da molti. Nel loro fitto carteggio riservato, tra il 1931 e il 1933 Comune e Provincia constatavano che in effetti sarebbe bastato potenziare la strada di Pinerolo passante per Orbassano.

Ma, al di là delle opzioni alternative, pure esistenti, ciò che pare interessante, almeno da un punto di vista storico, è l'analisi della contraddizione che si aprì tra sviluppo industriale e uso del territorio di cui la vicenda di Stupinigi è uno dei tasselli del mosaico.

La progettazione e le realizzazioni nel settore delle grandi comunicazioni regionali e nazionali, condotte negli anni venti, presentano ancora oggi, in una prospettiva di lungo periodo, caratteristiche di imponenza. Il collegamento stradale con i porti liguri, Genova, Imperia e Savona, e più in generale con le

altre destinazioni a sud, venne assunto come una questione vitale per l'economia cittadina, a causa della debolezza delle politiche ferroviarie (che risaliva, pure essa, agli anni venti) e degli indubbi vantaggi che il trasporto privato offriva. Il mito del moderno e i più prosaici interessi economici correlati al settore del trasporto privato – propri delle case automobilistiche e dell'industria dei cementi – sostennero programmi viari e autostradali sovradimensionati, se non ai bisogni di mobilità, quanto meno alla disponibilità di risorse, di cui ovviamente vennero privati altri sistemi di trasporto.

La debordante presenza della Fiat, che andava ben oltre la sua valenza economica, significava inevitabilmente per la città un marcato impegno nelle politiche stradali. Se il rapidissimo sviluppo della motorizzazione privata rappresentava, in parallelo con le fortune della casa automobilistica, uno degli snodi di crescita economica di tutto il paese, a maggior ragione questo era vero per il capoluogo piemontese, che vide aumentare enormemente il proprio reddito. Ma l'ambizione per il possesso dell'automobile e per gli spostamenti non erano "il risultato del complotto di un manipolo di capitalisti [quanto il] perseguimento di modelli culturali e stili di vita largamente ambiti" (Capuzzo, 2000).

I limiti e le contraddizioni insiti in quel tipo di politiche si resero presto visibili, fin dagli anni Sessanta, cioè nel momento culminante del loro fulgore, quando si assisteva al congestionamento della viabilità e quando, in un progressivo incremento del parco auto che oltrepassava ogni più ottimistica previsione, la città via via scopriva il passaggio dalla mobilità individuale all'immobilità collettiva. In definitiva, usi non razionali, anzi assolutamente privi di ogni logica organizzativa, del territorio e delle risorse portarono da un lato al decollo e al *boom* economico, dall'altro si scontrarono, nel medio periodo, tanto con i limiti di quel modello di crescita, quanto con l'indisponibilità sociale a reggere standard infrastrutturali troppo bassi.

Fino all'esplosione del problema, però, l'idea di fondo rimase la stessa, e cioè che il processo di sviluppo industriale, con i suoi continui ed esponenziali effetti di incremento dei redditi, avrebbe col tempo trascinato con sé anche la soddisfazione degli altri bisogni a cui si poteva (e doveva) rinunciare in una fase di decollo economico e industriale. Non deve dunque sorprendere la facilità con cui si decise di intervenire in più aree, spesso molto delicate sotto l'aspetto paesaggistico, tra cui Stupinigi e poi Venaria, dove pure esisteva una pista di prova della Fiat.

AASS, *L'Azienda Autonoma Statale della Strada nel decennio 1° luglio 1928 VI – 30 giugno 1938 XVI*, Ricci, Roma 1938

P. ABATE DAGA, *Alle porte di Torino. Studio storico-critico dello sviluppo della vita e dei bisogni nelle regioni periferiche della città*, Italia industriale artistica editrice, Torino 1926

G. BENEDETTI, L. CICOGNANI, C. MOCHI, *Trasporti e comunicazioni in Annali dell'economia italiana*, Ipsoa, Milano 1982-1984

P. BETTA, A. MELIS DE VILLA, *Torino qual'è e quale sarà*, Ed. Casanova, Torino 1928

E. BORLENGHI, *La circolazione nel Piemonte di ieri e di oggi*, in *Studi Geografici su Torino e il Piemonte*, Lab. di geografia economica 'Piero Gribaudo', Torino 1965

L. BORTOLOTTI, *Viabilità e sistemi infrastrutturali*, in *Storia d'Italia, Annali*, vol. VIII, a cura di C. De Seta, Einaudi, Torino 1989

P. CAPUZZO, *La conquista della mobilità. Contributo ad una storia sociale dei trasporti urbani in Europa (1870-1940)*, "Ricerche storiche", n. 3, 2000

V. CASTRONOVO, *Giovanni Agnelli*, Einaudi, Torino 1977

V. CASTRONOVO, *Il Piemonte*, Einaudi, Torino 1977

V. CASTRONOVO, *Torino*, Laterza, Roma-Bari 1987

G. CHEVALLEY, A. PROTTO, *Torino, guida della città attraverso i tempi, le opere, gli uomini*, s.e., Torino 1928
CITTÀ DI TORINO, *Torino Fascista nel decennio 1922-1932*, Tip. Rattero, Torino s.d. [ma 1932]

V. COMOLI MANDRACCI, *Torino*, Laterza, Roma-Bari 1983
Crescita e disordine a Torino 1945-1970, a cura di F. LEVI, B. MAIDA, Franco Angeli, Milano 2002

G. DEMATTEIS, *Le trasformazioni territoriali e ambientali*, in *Storia dell'Italia repubblica*, vol. II, Einaudi, Torino 1995

L. FALCO, G. MORBELLI, *Torino un secolo di sviluppo urbano*, Celid, Torino 1976

La Fiat in cifre, Torino, Fiat, 1972

P. GABERT, *Turin, ville industriali*, Puf, Paris 1964

R. GABETTI, G. AVIGDOR, *Architettura Industria Piemonte negli ultimi cinquanta anni*, Cassa di Risparmio di Torino, Torino 1977

R. GABETTI, C. OLMO, *Cultura edilizia e professione dell'architetto: Torino anni '20-'30*, in *Torino 1920-1936*, Edizioni Progetto, Torino 1976

S. MAGGI, *Politica ed economia dei trasporti italiani (secoli XIX-XX). Una storia della modernizzazione italiana*, Il Mulino, Bologna 2001

G. MONTANARI, *Interventi urbani e architetture pubbliche negli anni trenta. Il caso del Piemonte*, Clut, Torino 1992

M. MORAGLIO, *Tra stella e scacchiera. L'idea di metropoli in una Company town: il caso di Torino tra le due guerre*, "Contemporanea", n. 3, 2000

M. MORAGLIO, *L'autostrada Torino-Milano. 1923-1933: i progetti e la costruzione*, "Storia Urbana", n. 86, 1999

C. OLMO, *La città industriale*, Einaudi, Torino 1980

C. OLMO, *Urbanistica e società civile: esperienze e conoscenza*, Bollati Boringhieri, Torino 1992

POLITECNICO DI TORINO – DIPARTIMENTO CASA-CITTÀ, *Beni culturali ed ambientali nel comune di Torino*, Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, Torino 1984

L. RE, *Lavori pubblici e sviluppo urbano*, in *Storia di Torino*, vol. VI, a cura di U. LEVRA, Einaudi, Torino 2000

B. SIGNORELLI, *Architetti della Fiat in Civiltà del Piemonte. Studi offerti in onore di Renzo Gandolfo nel suo settantacinquesimo compleanno*, a cura di G. P. CLIVIA, R. MASSARO, Centro Studi Piemontesi, Torino 1975

Torino 1920-1936. Società e cultura tra sviluppo industriale a capitalismo, Edizioni Progetto, Torino 1976

Torino città viva da capitale a metropoli 1880-1980, Centro Studi Piemontesi, Torino 1980

Torino nell'ottocento e novecento. Ampliamenti e trasformazioni entro la cerchia dei corsi napoleonici, Celid, Torino 1995

Torino tra le due guerre, Città di Torino, Torino 1978

Torino tra liberalismo e fascismo, Franco Angeli, Milano 198.

R. TREVISANI, *La concorrenza fra la strada e la rotaia nella politica economica dei trasporti*, Milano, Hoepli 1937

Massimo Moraglio, *dottore di Ricerca in Storia dell'Architettura e dell'Urbanistica*, Politecnico di Torino, assegnista di ricerca, Facoltà di Scienze Politiche dell'Università degli Studi di Torino.

Emergenze architettoniche, parchi e contesti ordinari: mete di un percorso nel paesaggio metropolitano

ROBERTA INGARAMO

Il territorio extra urbano che avvolge la città di Torino, che lambisce la metropoli periferica, contiene la rete delle *delitie* sabaude (Regge dei Savoia), grandi parchi e aree protette, ma anche e soprattutto piccoli centri dell'*hinterland* torinese, aree che conservano un carattere agricolo, corsi d'acqua, grandi elementi di viabilità. Ogni singolo elemento, di per se stesso fondante per il territorio, frutto di epoche e condizioni diverse, non trova oggi un suo specifico senso nel quadro delle relazioni che danno vita al sistema complesso del paesaggio.

Una nuova attenzione deve essere posta nella progettazione, appunto di paesaggio, per sua natura trasversale e dinamica, non definita spazialmente, perché ogni ambito territoriale assuma un suo ruolo specifico, non solo formale, ma anche funzionale, economico e culturale come parte del sistema.

Questo territorio è oggetto di molti progetti, interventi e studi quali quelli per le residenze sabaude (Venaria e Stupinigi), per le aree protette (La Mandria, Stupinigi, Corona Verde, Torino Città d'Acque) e per la riqualificazione fruitivo-turistica, ma è chiaro che per ricostruire un paesaggio metropolitano non sono sufficienti né le grandi emergenze architettoniche, né i parchi regionali, per altro numerosi e fortemente caratterizzanti in questo ambito. Occorre infatti mettere a sistema elementi eccellenti ed ordinari (come indica la Convenzione Europea del Paesaggio), naturali e culturali, che agiscano in sinergia per dare all'insieme e ad ogni sua parte senso e qualità.

La complessità degli elementi costitutivi è la ricchezza di questo paesaggio, che offre un'ampia gamma di spunti interpretativi e progettuali, ma è anche la sua debolezza, legata alla frammentarietà e diversità delle componenti che, solo poste in un sistema di connessioni reciproche possono costituire un patrimonio valorizzabile.

L'interrelazione tra i diversi approcci e gli studi settoriali, nel tentativo di desumere nuove logiche di intervento, pur nella sua inevitabile parzialità, individua una delle possibili strade in cui il progetto diventa strumento privilegiato – forse l'unico – per individuare nuovi "sensi".

Per affrontare la realtà paesaggistica torinese occorre costruire un'occasione concreta di analisi e di progetto, un filo conduttore che leghi i singoli elementi a da cui possano dipartire spunti per le aree di contesto.

La proposta¹ è quella di un percorso ad anello che metta in luce i diversi aspetti, potenziando identità già esistenti e cerchi di attribuire significato a luoghi di margine, aree agricole di confine, luoghi di transizione tra l'estensione dell'edificato, spazi che conservano ancora gradi di naturalità, elementi infrastrutturali e consolidate direttrici di espansione del sistema metropolitano.

Il territorio attraversato dal percorso è storicamente caratterizzato dal progetto della *corona di delitie*, frutto di una concezione che vedeva le singole fabbriche delle Regge Reali come nodi importanti di un intero ambito territoriale strutturalmente collegato: le allee alberate settecentesche legavano le Residenze con le porte urbane ed erano inserite nella vasta rete dei percorsi venatori, che a loro volta si diramavano nei subsistemi centrifughi delle rotte di caccia².

L'itinerario cerca di costruire un "sistema di interrelazioni di vasta scala" coinvolgendo le imponenti emergenze delle Residenze Sabaude, recentemente inserite nelle liste del patrimonio mondiale dell'umanità, i cui interventi di valorizzazione in corso ed in progetto, pur nella loro importanza, non sono in grado di produrre effetti di riqualificazione complessiva del paesaggio. Per altro l'idea di percorsi culturali – paesistici per la fruizione è stata ampiamente praticata, per esempio in Francia – i *randonnées* e le *routes* –, in Germania e in Austria – le *strassen*³ tematiche – e anche molti documenti di programmazione e di progetto per l'area torinese prevedono la realizzazione di percorsi culturali che fanno perno su elementi eccellenti del patrimonio storico-architettonico. Infatti il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino promuove la creazione di "percorsi culturali" da parte delle amministrazioni comunali e delle Atp come strumento di riscoperta e valorizzazione territoriale, il Progetto Corona Verde della Regione ipotizza la costruzione di una rete di aree protette e il "Circuito delle Residenze Reali" proposto da Turismo Torino⁴ mette in relazione non solo importanti edifici storici, ma anche le loro pertinenze con una rivalorizzazione e promozione degli stessi comuni di appartenenza.

Per diventare progetto di paesaggio, la visione del percorso non può limitarsi al suo tracciato lineare, ma deve comprendere le aree che attraversa e tutte le diramazioni che da esso dipartono anche verso il territorio più esteso, perché Stupinigi, come Venaria, non restino fulcri valorizzati in un paesaggio senza qualità. La qualità di un paesaggio, riconosciuta dalla

Convenzione Europea⁵ come fondante della qualità della vita, non si costruisce soltanto con processi di riqualificazione fisica, ma anche funzionali e economico-sociali.

Lo studio

L'analisi ed il progetto, intrinsecamente correlati, si sviluppano attraverso lo studio dei rapporti paesaggio-natura, paesaggio-storia, paesaggio-urbanistica, paesaggio-costruzione, paesaggio-soggetti del territorio, configurando ipotesi concrete di cambiamento e individuandone modalità attuative.

Si delinea quindi un metodo, non solo di indagine, ma di sperimentazione progettuale, che tenta di congiungere tra loro due scale di lavoro: una scala vasta che lega idealmente le residenze reali intorno a Torino, l'altra più locale e minuta che mette in rapporto i singoli tratti del percorso con i piani locali, gli usi del suolo, le esigenze di abitanti e fruitori, per costruire il paesaggio interstiziale che assurge a elemento essenziale di riqualificazione e ricerca identitaria.

L'analisi di alcuni ambiti specifici, attraversati dal percorso, può condurre a delineare soluzioni progettuali contestuali, che seguono la comune filosofia di creare un paesaggio riconoscibile nella sua interezza, pur mantenendo le peculiarità dei luoghi.

La porzione di territorio interessata dal parco di Stupinigi a cerniera tra il parco stesso e il Comune di Vinovo costituisce uno di questi tasselli che mette in luce problemi e ipotesi progettuali indagati.

Il paesaggio si compone di due porzioni diverse affiancate tra loro, ma non risolte nel loro rapporto: il parco e l'area a sud dell'Ippodromo, con una serie di frammentari insediamenti residenziali. Emergono alcuni temi paesistici principali: la nuova sistemazione viaria per evitare l'attraversamento del parco e il transito ai margini della Palazzina di Caccia, l'accesso al parco, l'edificazione di bordo al parco e lungo i margini dell'itinerario verso Vinovo. Fasce verdi di protezione lungo le strade di collegamento dell'itinerario, percorsi pedonali e ciclabili che costituiscono itinerari alternativi a quelli veicolari, nel parco e fuori dal parco, valorizzazione di territori agricoli con eventuale recupero di edifici e tracciati rilevanti, costruzione di uno spazio verde continuo utilizzando i vuoti interstiziali tra i nuclei consolidati per legare il parco e il territorio esterno inglobando i villaggi residenziali e rivalorizzando l'antico asse storico di collegamento tra il centro di Vinovo e la Palazzina di Caccia.

Questi spunti danno luogo ad alcune proposte che per trovare realizzazione richiedono una forte integrazione tra le azioni di soggetti diversi, superando la separazione tra decisioni all'interno e all'esterno del parco che coinvolgono l'Ente Parco, la Provincia, le proprietà delle aree dell'Ippodromo e dei privati.

Problematiche analoghe e diverse si ritrovano lungo i vari tratti dell'itinerario, le cui soluzioni comportano la formulazione di ipotesi di nuove destinazioni dei suoli da inserire nei singoli piani regolatori con attenzione ai margini tra edificato e territorio rurale e, in particolare, alle aree di contatto tra i diversi ambiti comunali, spesso trascurate da ogni tipo di pianificazione. Risulta infatti fondamentale il tema della continuità in paesaggi che, oltre ad essere frammentari e disomogenei di per se stessi, sono oggetto di progetti circoscritti all'interno di singoli ambiti amministrativi. Indispensabile si rivela anche la riambientazione delle infrastrutture realizzate con criteri funzionali ed economici estranei al paesaggio in cui si calano e nel quale determinano barriere e cesure con effetti di parcelizzazione paesistica.

In nessun caso sembra sufficiente affidarsi agli ordinari strumenti della pianificazione urbanistica e della regolamentazione edilizia, essendo necessario servirsi di strumenti concertativi per introdurre innovazioni qualitative nell'uso e nella gestione del territorio. Ciò è ancora più vero per gli spazi interstiziali, inseriti in situazioni di elevatissima compromissione, dove non sono più praticabili politiche di vincolo e di acquisizione pubblica delle aree finalizzate alla tutela e alla valorizzazione paesaggistica.

Un orientamento possibile per la costruzione del paesaggio è quello di considerare i grandi parchi storici metropolitan, collegati alle Regge o al sistema fluviale, come elementi forti da cui irradiare sul territorio ordinario una gestione paesistica. Il che comporta il fare uscire i parchi dai loro confini, per riprodurre alcuni dei loro caratteri sul paesaggio esteso, per una tutela che non si limiti al vincolo, ma si dimostri attiva e fautrice di uno sviluppo e riqualificazione dei territori. L'itinerario può essere dunque il *fil rouge* attraverso il quale realizzare un legame paesistico tra pieno, vuoto e linee infrastrutturali, in una visione

che, senza trascurare le regole dell'economia, ricerca nuove strade e strumenti per "praticare paesaggio".

Roberta Ingaramo, architetto, dottore di Ricerca in Architettura e Progettazione Edilizia, assegnista di ricerca, Politecnico di Torino.

Note

¹ La proposta è stata sviluppata nell'ambito della tesi di dottorato: R. INGARAMO, *Mete attraverso il paesaggio metropolitano torinese, Sperimentazione di un itinerario di senso*, Tesi di Dottorato in architettura e progettazione edilizia, XII ciclo, Politecnico di Torino.

² Il progetto di un insieme scenografico di Residenze a presidio del territorio torinese trova compimento nelle tavole del Theatrum Sabaudiae, che illustra gli edifici esistenti e in progetto. Le residenze di *loisir*, tra cinque e seicento, fatta eccezione per la settecentesca Palazzina di Caccia di Stupinigi, sono collocate sul margine dello zoccolo creato dai fiumi, come elemento di mediazione tra una zona di pianura arretrata ed il salto su una zona di caccia sottostante (Mirafiori, Regio Parco, Valentino, Venaria Reale). A difesa della pianura sono invece i castelli dinastici, posti a presidio di antiche vie di comunicazione. A tale proposito vedi: C. ROGGERO BARDELLI, M. G. VINARDI, V. DEFABIANI, *Ville Sabaude. Piemonte 2*, Rusconi, Milano novembre 1990.

³ "Circuiti" dove il tema conduttore può essere, oltre alla storia e a specifiche architetture, territori con particolari caratterizzazioni, produzioni tipiche, personaggi o situazioni peculiari. Vedi, in Francia, l'itinerario del *Grande Randonnée* (GR1) che effettua un periplo attorno a Parigi, ideato nel 1947 e completato nel 1964, un secondo percorso che va da 25 a 75 chilometri dalla capitale, ideato nel 1971 e l'ultimo anello "Cintura Verde" ad una distanza di circa 30 chilometri dalla città di Parigi, la cui realizzazione è iniziata nel 1982. Oppure la *Route des Villes Royales en Ile de France*, la *Route historique des parcs et des jardins*, la *Route des Châteaux, bastides, mas, bories et cabanons* o la *Romantische Strasse*, quella dei Re e degli Imperatori, quella degli Hohenzollern e dei siti industriali della Ruhr (*Emscher Park*), in Germania. Gli itinerari non vincolano l'utente a seguire un percorso obbligato, ma lo stimolano ad una scelta personalizzata.

⁴ Agenzia di Accoglienza e Promozione Turistica dell'area metropolitana torinese, consorzio pubblico-privato, costituito nel 1997 che sviluppa iniziative di promozione dell'immagine della città.

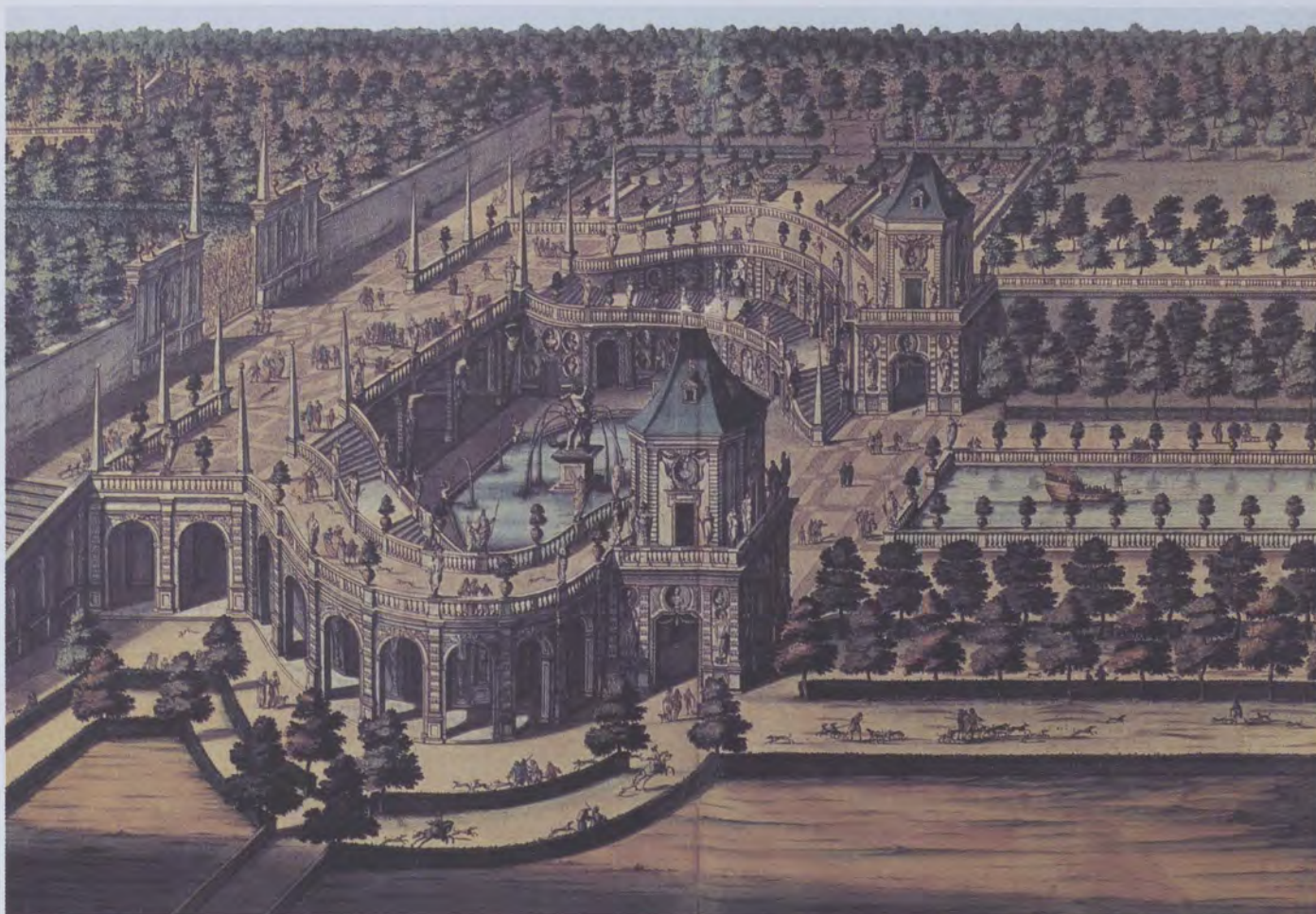
⁵ Il paesaggio è aspetto essenziale del quadro di vita delle popolazioni, concorre infatti alla formazione delle culture locali e rappresenta una componente fondamentale del patrimonio culturale e naturale d'Europa; il paesaggio non è solo quello dei territori *remarquables*, ma anche di quelli ordinari, che condizionano il quadro di vita delle popolazioni. Convenzione Europea sul Paesaggio, Consiglio d'Europa, 2000.

I giardini e il parco di Venaria Reale

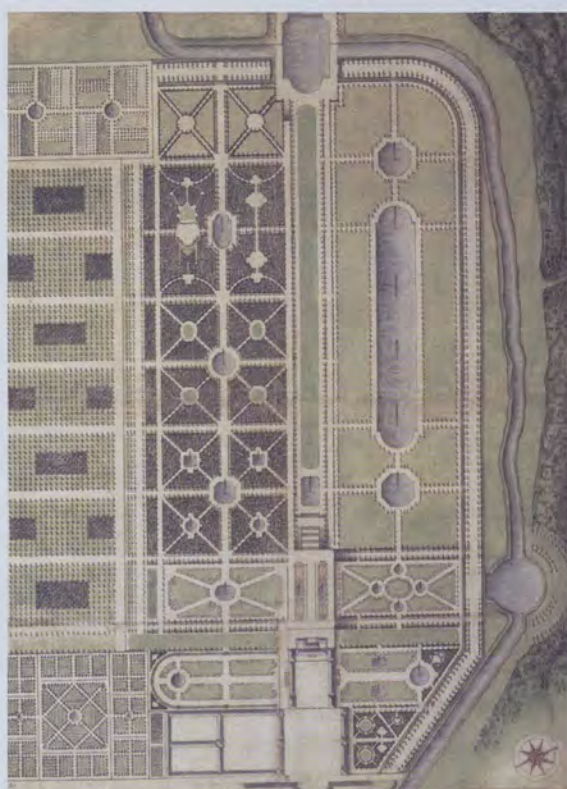
PAOLO CORNAGLIA

Les jardins de la Venerie ont une demi-lieue de long sur un quart de lieue de large, ils sont ornés de statues, des portiques, de canaux, de pieces d'eau; il y a un labyrinthe curieux, un mail & de vastes pieces de gazon d'une belle simplicité champêtre, à-peu-près comme aux jardins de Richmond près de Londres; les allées & les bosquets de charmilles sont découpés en forme d'architecture, avec beaucoup de goût & avec une précision au dessus des jardins ordinaires. Il y a une salle en forme de Théâtre, une allée garnie de petites obélisques terminée par deux salles d'arbres, & au milieu de chacune il y a un cerf de bronze, mais mal modelé. [...] Des jardins on passe dans le parc de la Venerie où abonde le gibier de toute espece & où il y a des belles allées de peupliers d'Italie.¹

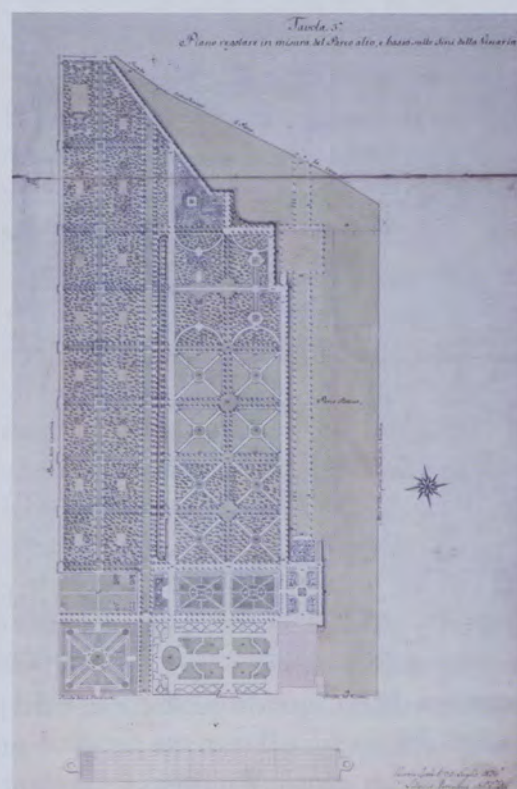
L'astronomo Jérôme Joseph de Lalande, nel 1765 a Torino quale prima tappa del suo Grand Tour, coglie con precisione la ricchezza dei giardini di Venaria Reale e il legame immediato con i boschi destinati alla caccia. Di questo grande complesso – nel corso del XIX secolo separato dall'area di caccia della Mandria – oggi non resta che una grande quantità di disegni, incisioni e rilievi storici. Le vicende del gusto e quelle legate alle mutazioni d'uso hanno portato alla cancellazione pressoché completa dei manufatti architettonici e degli elementi vegetali, ricostruibili oggi solo mediante lo studio delle fonti documentarie. Un'eccezionale veduta aerea ha rivelato tuttavia, attraverso l'articolato andamento del manto erboso dovuta alla presenza di ceppaie e fondazioni, l'intero sistema di viali, i basamenti settecenteschi di statue e obelischi, le fondazioni del Tempio di Diana seicentesco. Il sistema di palazzo e giardino concepito da Amedeo di Castellamonte affonda le sue radici nell'ambiente romano del tardo Cinquecento. Si ritrovano le stesse simmetrie sbilanciate, la stessa ricchezza lapidea e laterizia di terrazzamenti, sculture, architetture. Il complesso realizzato dal Castellamonte, come ci testimoniano il libro di cui è artefice (*La Venaria Reale Palazzo di Piacere di Caccia*, Torino 1679) e la serie di documenti archivistici, si articolava in un giardino a tre livelli. Il primo, al piano della reggia, era costituito di un parterre con *broderies* concluse al fondo da una quinta architettonica a forma semicircolare (Loggia a Teatro). A lato, verso la Ceronda, un livello intermedio (Giardino basso) separava i *parterres* dalla grande peschiera situata al piano del fiume, deviato nel 1668. A quest'ultima quota si giungeva grazie alle scalinate del nodo più ricco e articolato del giardino, la Fontana d'Ercole, posta subito oltre il varco centrale della Loggia a Teatro (sormontato da una statua di Diana Cacciatrice oggi conserva-



La Fontana d'Ercole (1670 ca.) nel primo impianto di Amedeo di Castellamonte. Disegno di G.T. Borgonio, incisore anonimo, da Theatrum Statuum Regiae Celsitudinis Sabaudiae Ducis, Amsterdam 1682.



Il nuovo volto alla francese del parco nei progetti di primo Settecento. Ambito di J.H. Mansart e R. de Cotte, Progetto di parco e giardini, 1699 ca. Parigi, Bibliothèque Nationale.



Giacinto Falchetti, Ludovico Perratone, Piano Regolare in misura del Parco alto e basso sulle fini della Venaria, 1826 (ma 1796-98). Torino, Archivio di Stato, Genio Civile, versamento 1936, pacco 13, fasc. 40, tav. 3.

ta a Torino, nel giardino del Museo Archeologico). Realizzata intorno al 1670, la fontana esprimeva nella massima intensità l'intreccio fra l'esuberanza marmorea dei giardini romani e le forme barocche delle rampe a collo d'oca che portavano al bacino e alle grotte. Da qui cui un lungo viale conduceva al circolare tempio di Diana, episodio terminale del parco. Fonte di alcune soluzioni decorative adottate nel complesso è il *Livre d'Architecture* (Parigi 1631) di Alexandre Francini, membro di una famiglia di ingegneri idraulici e artefici di giardini fiorentini attivi per Maria de' Medici in Francia. La grande impresa scultorea del giardino di Venaria Reale, ricco di circa quattrocento fra busti, bassorilievi, statue, telamoni, venne affidata a scultori luganesi come Bernardo Falconi, e a Giovanni Battista Casella; l'incanto di quest'opera durò solo pochi decenni. L'evolversi del gusto e le necessità di rappresentazione di un potere assoluto che – incarnato da Vittorio Amedeo II stava trasformando il Ducato in un Regno europeo – portarono alla generale riprogettazione di palazzo e giardini per mano dell'architetto Michelangelo Garove, sotto la supervisione di Jules Hardouin Mansart e Robert de Cotte, architetti del Re Sole. In questo contesto, a partire dal 1699, i giardini e il parco vengono completamente riformulati secondo i nuovi canoni del giardino “alla francese” sperimentati da Le Nôtre non solo in patria ma anche in Piemonte (già nel 1670 a Racconigi, per i principi di Carignano), in base a un progetto attribuibile all'équipe di De Cotte. La realizzazione del parco – di cui è Intendente Henri Duparc e in cui sembra avere ruolo anche il De Marne, collaboratore di Le Nôtre – è innanzitutto opera di demolizione delle architetture castellamontiane². Scompare in questa fase il tempio di Diana, posto in quello che era diventato un punto intermedio del viale più lungo del parco e quindi barriera a quella prospettiva infinita voluta dai canoni più aggiornati. I lavori porteranno alla definizione di un parco “alla francese” ancora più grande di quello di Racconigi, e con una estensione in lunghezza equiparabile a quella del gran canale di Versailles: circa 1.5 chilometri. È una nuova visione di una natura, libera dalle costrizioni di terrazze e marmi, ma rigidamente organizzata dalla geometria. Il grande respiro del nuovo impianto è rivelato dal superamento della Ceronda quale confine del parco: all'incontro fra questo e il torrente vengono progettati una cascata e un canale, l'infinito è raggiunto attraverso una lunghissima prospettiva alberata in asse al salone centrale della residenza, per una estensione complessiva di circa 2.5 km. A partire dal 1716 Juvarra porta

a compimento la principale scena del palazzo, il Giardino a Fiori, allestendo gli Appartamenti verdi. Lunghi filari di carpini, posti ai lati e al termine del *parterre* ornato di fiori, bossi scolpiti, piante di citroni e piattabande, venivano governati dalle mani dei giardinieri, che ne facevano vere e proprie “sale” con pareti e volte di verzura. Le alberature venivano integrate con pertiche di castagno e archi in legno morbido, capaci di far seguire alle fronde, legate, un preciso disegno architettonico. Parallelamente vengono completati i *berceaux* del Giardino inglese (ovvero *parterre* a prato rasato, posto a lato del Giardino a Fiori), anch'essi realizzati con piante capaci di seguire il disegno geometrico previsto, gli olmi. A questi interventi si aggiungono poi il grande ampliamento del parco a sud e la prosecuzione dell'allea della fontana d'Ercole oltre il torrente Ceronda. Nel 1718 viene realizzata la grande cancellata a sei battenti posta al termine del viale di bordo del giardino a fiori e, dopo il 1724, il labirinto guarnito da un piccolo padiglione a facciate concave. Negli anni del cantiere di Benedetto Alfieri si svolge uno dei capitoli più interessanti nelle vicende della Venaria Reale. Mentre le terrazze vengono ornate dai grandi vasi marmorei scolpiti (1769-1773) dai fratelli Collino tutte le sculture seicentesche che non erano state reimpiegate nel parco vengono disperse. È il caso, soprattutto, dell'imponente corredo plastico della fontana d'Ercole, che viene demolita a partire dal 1751. Ne beneficiano i conti Solaro, che realizzano così il monumentale scalone del loro castello a Govone (Cuneo), il conte di Castelmagno, che orna la sua villa sulle colline di Torino, il conte Miglina, che riceverà il colossale Ercole oggi pervenuto al Museo Civico di Palazzo Madama in Torino, ma anche residenze sabaude come la Villa della Regina. Intanto il nuovo giardino settecentesco di Venaria Reale espande fino alla zona delle Bussole la trama regolare dei suoi viali (1737) e ancora oltre, regolando geometricamente il territorio coltivato. La zona oggi detta “I quadrati” rappresenta la traccia visibile di questa operazione, che comportò la realizzazione di nuove cascate e la demolizione-ricostruzione di quelle preesistenti quando non compatibili con la trama di viali originata dalla struttura del parco. Parte integrante di questo sistema era l'area che oggi costituisce il Parco regionale della Mandria, un complesso di boschi e prati destinato all'allevamento dei cavalli e all'attività venatoria.

La grande macchina della caccia imponeva una regolamentazione del territorio, sia per ciò che concerne i divieti venatori alle comunità interessate, sia per



Il castello di Venaria Reale e la Mandria: la nuova dimensione territoriale di primo Settecento nei progetti di Michelangelo Garove. Carta contenente il Territorio di Venaria Reale con parte di quello di Altessano, Robassomero, La Cassa, San Giglio e Druent, 1710 ca. Torino, Archivio di Stato, Corte, Carte topografiche segrete, 23 A VII rosso.

quanto riguarda il tracciamento delle “rotte di caccia”, che solcavano i boschi consentendo al corteo di cacciatori di spostarsi agevolmente di sito in sito. È un processo che matura nei primi decenni del XVIII secolo: sull'intero territorio di caccia della Venaria Reale venne tracciata la rete di percorsi diagonali che s'incrociano in caratteristici rondò: lo si vede già in una pianta del 1730 circa ma ancor meglio nel rilievo generale redatto a fine secolo, in cui la divisione a parallelogrammi del territorio, dovuta alla rama delle rotte, travalica i confini della proprietà regia (solo una porzione dell'attuale tenuta della Mandria) per estendersi al territorio circostante.

Le aree di caccia intorno alla capitale (“piccolo distretto” e grande riserva), già determinate nel corso del XVII secolo, vengono ulteriormente definite con decreti del 1741 e del 1749, a cui va messa in relazione la grande *Carta della Caccia*, rappresentazione dei luoghi teatro delle gesta venatorie sabaude e della trama di rotte e grandi viali alberati posti a connessione delle residenze con la capitale, di cui il complesso della Venaria Reale è esempio tra i più vasti e articolati. La relazione fra territorio di caccia della Mandria – il “Gran Paese” – l'edificio stesso destinato all'allevamento dei cavalli e il complesso di giardino, parco e coltivi della Venaria Reale era infatti segnato, a scala territoriale, da grandi assi alberati, realizzati nel corso del XVIII secolo. Già nel 1719 sono ultimate le rotte che definiscono il grande triangolo dei boschi di caccia, contenuto a nord dalla obliqua *Rotta dell'Uccellera*, a sud dal prolungamento oltre Ceronda dell'asse retto del progetto castellamontiano (*Rotta che tende all'Eremitaggio*) e a ovest dalla sua ortogonale, la rotta al *Terzo Rondò*. Alla fine del Settecento l'intero complesso raggiunge i 1000 ettari di estensione, di cui 400 composti da prati e boschi della Mandria e i rimanenti costituiti da coltivi e giardini della reggia (123 ettari).

L'occupazione francese del 1798 segna un momento di svolta nel destino del complesso: castello e giardini di fatto si separano dall'area della Mandria. Se quest'ultima, maggiormente definita da una destinazione funzionale precisa, rimane inalterata e approda al nuovo secolo per poi divenire nel 1863 luogo privilegiato di caccia e patrimonio privato di Vittorio Emanuele II, i giardini subiscono un tracollo. La vita del parco, dopo più di un secolo di splendore (rimasto peraltro estraneo alla nuova moda del giardino paesaggista), s'arresta: le alberature sono tagliate, le superfici ridotte a coltivi, le statue ancora presenti e i decori marmorei sono smantellati. Con il ritorno dei Savoia viene sancito il destino militare del complesso, che cessa di esse-

re residenza reale. La nuova destinazione a caserma d'artiglieria porta alla trasformazione del parco in luogo di esercitazione militare, vera piazza d'armi con poligoni di tiro: il padiglione del labirinto, ancora esistente alla metà XIX secolo, sparirà a sua volta.

Nel contesto attuale l'obiettivo a grande scala non può che essere quello di ricucire a livello territoriale i legami funzionali e paesaggistici fra l'area della Mandria (in parte divenuta parco regionale dal 1976, ora ampliato con l'acquisto della tenuta già Bonomi Bolchini) e quella del parco del castello, in corso di ricostruzione secondo un progetto³ che assume all'interno di coordinate formali contemporanee le assialità settecentesche, riservando alla zona nord la riproposizione, anch'essa in chiave contemporanea, della grande peschiera seicentesca e della quota del giardino basso. Questi interventi hanno costituito l'occasione per sondaggi e scavi archeologici⁴ tesi a individuare e riportare alla luce i resti delle architetture del giardino castellamontiano: sono così riemerse le fondazioni del Tempio di Diana, le grotte presenti nel muraglione di sostegno del cortile (già individuate nel 1998)⁵ e, eccezionale manufatto che può ritornare a essere il cuore dei giardini adiacenti alla Reggia di Diana, il complesso della Fontana d'Ercole, con delicati lacerti della decorazione realizzata dal frate Taddeo di Marsiglia, agostiniano scalzo, in frammenti lapidei, conchiglie, rocce calcaree e residui di fusione.

Paolo Cornaglia, architetto, assegnista di ricerca, Dipartimento Casa Città, Politecnico di Torino, membro della Struttura di Monitoraggio Scientifico e Documentazione dei Cantieri di Restauro e dell'Ufficio per la Museologia e gli Allestimenti dei percorsi di vista del Progetto “la Venaria Reale”.

Note

¹ J.J. DE LALANDE, *Voyage d'un François en Italie fait dans les années 1765 & 1766*, Yverdon 1769, t. I, p. 203.

² Su queste vicende cfr. P. CORNAGLIA, *Giardini di marmo ritrovati. La geografia del gusto in un secolo di cantiere. Venaria Reale 1699-1798*, Torino 1994.

³ Gruppo di progettazione costituito da Libidarch associati (mandatario), arch. M.C. Pozzana, ing. D.L. Jacques, arch. F. Trinca, arch. E. von Normann, arch. C. Volpiano, Fiat Engineering.

⁴ Condotti sotto la direzione della Soprintendenza archeologica e della Soprintendenza per i Beni architettonici e per il Paesaggio del Piemonte dal dr. M. Subbrizio e dal dr. A. Crivello, su cui cfr. P. CORNAGLIA, A. CRIVELLO, M. SUBBRIZIO, *Fontana d'Ercole. Sondaggi archeologici*, documento n. 20 della Struttura di monitoraggio e documentazione dei cantieri luglio 2001.

⁵ Cfr. P. CORNAGLIA, *Venaria Reale. Grotte del palazzo*, in V. CAZZATO, M. FAGIOLO, M.A. GIUSTI (a cura di), *Atlante delle grotte e dei ninfei in Italia. Italia settentrionale, Umbria e Marche*, Milano 2002, pp. 137-139.

La restauration des Jardins de Versailles

PIERRE-ANDRÉ LABLAUDE, LAURENT CHOFFÉ

Depuis plus de dix ans, les Jardins de Versailles sont le cadre d'un important programme de restauration, engagé en 1990, après une première tempête qui affecta de nombreux arbres séculaires du parc, puis amplifié en 2000, suite à une seconde tempête, d'une encore plus forte intensité.

Ces tempêtes successives ont ainsi été le révélateur de l'état de maturité des anciennes plantations issues de la fin du XIX^{ème} siècle. Elles ont permis de définir les options historiques et techniques des travaux de restauration, puis de dégager des financements pour engager un programme sur une période totale d'environ 20 ans.

Les réflexions engagées autour de ce vaste programme de restauration ont porté sur les éléments structurants du jardin (architectures végétales et trame primaire) et sur ses éléments décoratifs (fontaines, décors de marbre ou de treillages, statuaire, etc.). Elles ont également été élargies en étudiant les espaces périphériques et les axes de communication en relation avec le Domaine de Versailles. Sur ces différents aspects, les problématiques rejoignent celles actuellement étudiées pour le Domaine de Stupinigi, à Turin.

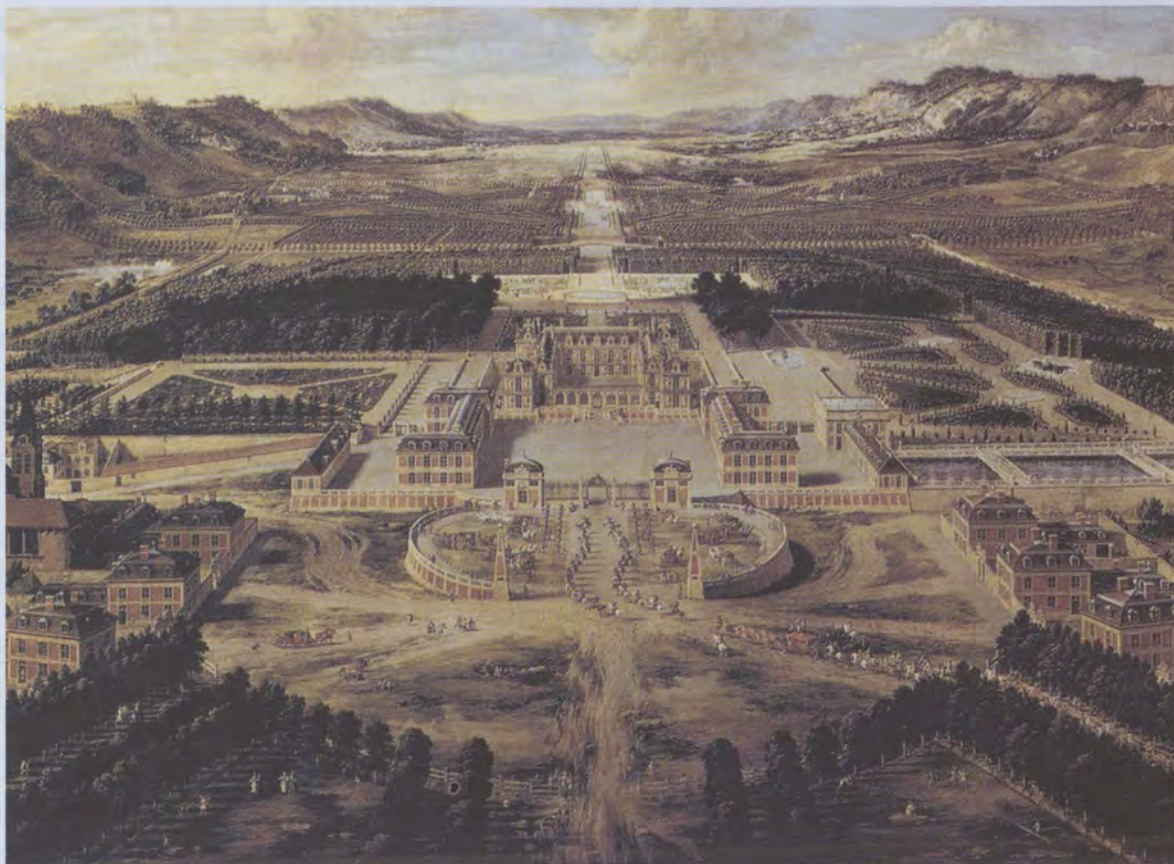
Versailles et le Jardin de Louis XIV

Pour comprendre la genèse ainsi que les différentes dimensions de la problématique de restauration des Jardins de Versailles, il est nécessaire d'esquisser une réflexion sur l'image même du jardin portée au cours des siècles par chacun de ses commanditaires ou de ses créateurs, comme sur le regard aujourd'hui porté sur ce jardin.

A Versailles, le jardin est d'abord une frontière.

Quand on se place du côté de la ville, le jardin se signale avant tout, paradoxalement, par son absence, par son caractère totalement invisible. Il n'existe pas. Toute la composition de la Ville, avec la mise en place des lignes structurantes de la grande composition versaillaise, vise à annoncer et à mettre en scène l'organisation monumentale du château. Au contraire, rien de similaire pour le jardin.

Le jardin est derrière le château, qui forme un écran bâti sur près d'un kilomètre de long. Le château s'adosse au jardin, la ville vient buter sur le parc. Tous deux en masquent complètement la vision et n'en autorisent l'accès que par de rares et étroites ouvertures, qui permettent un



Patel, Vista prospettica del castello e dei giardini di Versailles, 1668.



Martin, Il castello di Versailles, 1772.

passage discret au jardin tout en interdisant la vue directe de la ville vers le jardin.

Cette volonté de fermeture entre le jardin et la ville est l'expression d'une volonté royale, une constante historique maintenue et perpétuée au fil des siècles et des règnes. Le jardin est d'abord un plaisir secret, un privilège réservé et ce n'est que très progressivement qu'il va s'ouvrir à un public plus élargi.

Mais s'il est une frontière, le jardin est également, par là même, un territoire. Cette notion de domaine enclos est à Versailles tout à fait déterminante. Ce territoire prend naissance dès les premières acquisitions effectuées par Louis XIII autour de cette petite colline dominant l'ancien village de Versailles. Il comprend déjà les 90 hectares des jardins, entourés d'un premier parc de plusieurs centaines d'hectares. Il se développe ensuite tout au long du règne de Louis XIV pour permettre la construction des ailes, l'extension des parterres, le déploiement des pièces d'eau formant alors un "Petit Parc" de plus de 800 hectares qui intègre tous les horizons visibles vers l'Ouest.

Il se prolonge ensuite par le "Grand Parc", cet immense domaine de plus de 6500 hectares, territoire de chasse partiellement cultivé et ponctué de villages, espace de sécurité aussi, clos de 43 kilomètres de murs et de vingt deux portes gardées.

Ce territoire versaillais va connaître, au cours de l'Histoire, de multiples et complexes évolutions, en expansion ou, au contraire, selon les époques, en repli sur lui-même.

La Révolution de 1789, en particulier, verra la réquisition et la dispersion des 6500 hectares du Grand Parc, à jamais perdus, et le démembrement d'une partie du Petit Parc avec, entre autres, la vente de vastes exploitations agricoles (fermes de Gally et de Satory). Le remembrement du domaine va être entrepris par Napoléon Premier, avec le rachat des fermes et de certains terrains périphériques au Petit Parc.

A la fin du XIX^{ème} siècle, après la Commune de Paris et le repli du gouvernement sur Versailles, une large implantation militaire s'établit, avec l'affectation d'un certain nombre de terrains d'exercice ou de manoeuvre au Sud du Domaine; ces secteurs vont rapidement regrouper d'importants ensembles de casernements militaires, qui demeurent encore aujourd'hui.

L'histoire de Versailles est donc également l'histoire de ces gonflements et dégonflements alternés de l'enveloppe extérieure du Domaine en une sorte de respiration historique de son territoire.

Mais, s'il est frontière, s'il est territoire, s'il est voisinage, le jardin est également une géographie, ou plutôt la mémoire d'une géographie. La rigueur du dessin va ensuite primer sur la réalité du site et Versailles deviendra "une géométrie plaquée sur une géographie".

Le paysage doit en permanence résister à cette formidable pression en continu depuis trois siècles, de la ville et de ses prolongations vers l'Ouest, qui ont insidieusement transformé la campagne autrefois largement ouverte vers le couchant, en ce qui n'est plus aujourd'hui qu'un espace vert incrusté en réserve dans un tissu urbain dense et continu.

La création et les évolutions du jardin

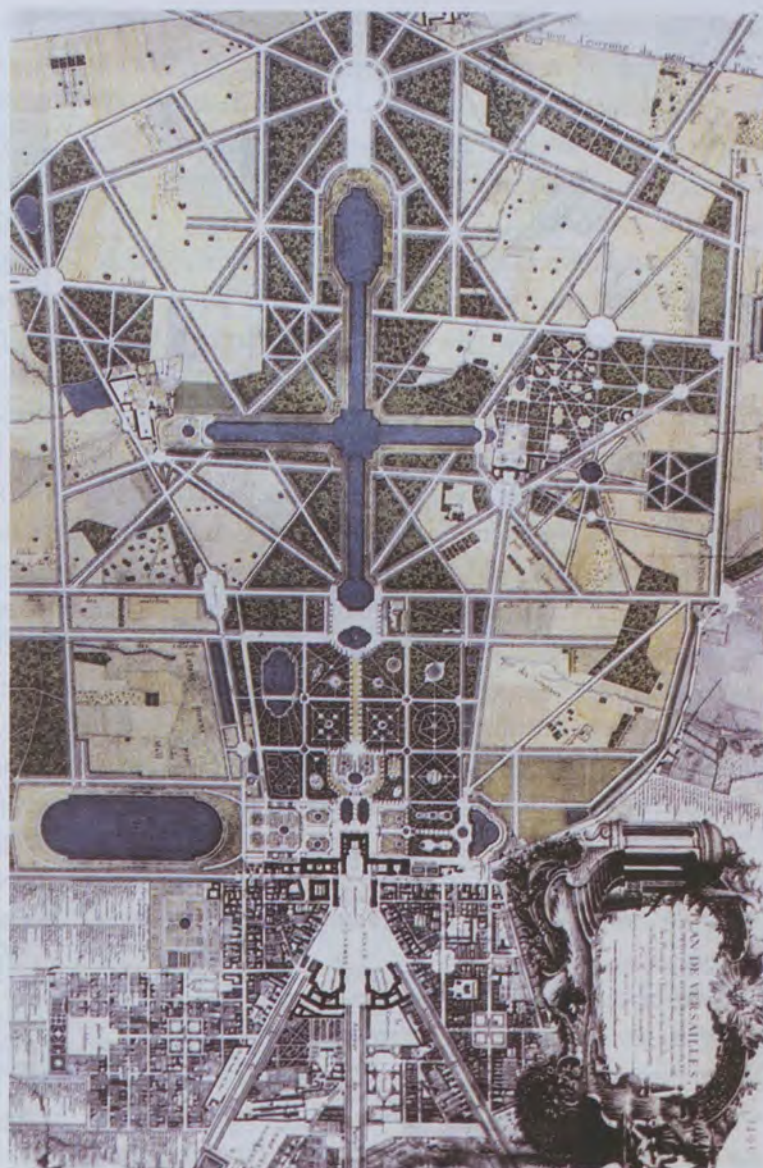
Au-delà de cette mémoire d'une géographie, le jardin est bien évidemment la mémoire d'une histoire complexe qui peut s'évoquer à partir de quelques séquences particulières:

L'intervention de Le Nôtre, à partir de 1662, sur un territoire déjà structuré par Jacques Boyceau, Jacques de Menours ou Claude Mollet, qui tracé les grands axes autour du premier château de Louis XIII. Vers l'Ouest, l'axe majeur, ou "Allée Royale" (actuel allée du Tapis Vert) est la colonne vertébrale de la grande composition versaillaise. Le Nôtre y développera ensuite une perspective de plus de cinq kilomètres de long, partant à l'Est du côté de la ville, traversant le château et l'ensemble du parc pour se perdre à l'horizon vers l'Ouest. La composition s'accompagne d'axes secondaires, parallèles ou perpendiculaires, qui définissent la trame quadrillée du jardin.

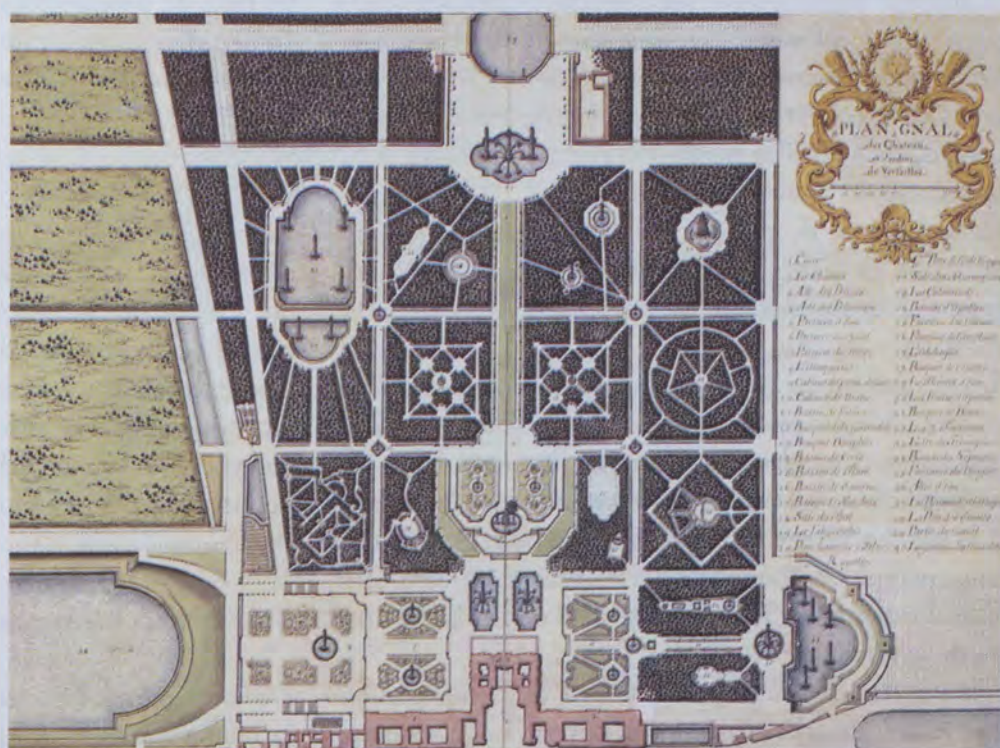
A cette stricte composition vient se greffer une décoration du jardin, par des éléments d'architecture et de sculpture, selon le principe d'une organisation en "bosquets". Le bosquet est d'abord l'espace géométrique, souvent carré, défini par le croisement de plusieurs allées du jardin. Planté sur sa périphérie, il est évidé en partie centrale pour former un véritable salon de plein-air orné d'une décoration extrêmement raffinée.

Les bosquets du jardin de Versailles étaient à l'origine près d'une quinzaine, développant chacun un thème architectural et décoratif différent et furent réalisés dans leur quasi-totalité entre 1675 et 1685. Citons en ici quelques exemples:

- *le Bosquet des Dômes*: créé en 1675, il doit son nom aux deux pavillons de marbre qui y seront construits par Mansart en 1677; l'organisation des balustrades de marbre subsiste encore aujourd'hui mais les deux pavillons ont été détruits en 1820.



De Lagrive, Planimetria generale del castello e dei giardini di Versailles, 1746.



Chauforrier, Planimetria generale del castello e dei giardini di Versailles, 1720.

- *la Colonnade*: cette oeuvre de Mansart, monumentale arcature en marbre de plan circulaire créée en 1685, joue en particulier sur des effets de contraste entre des marbres italiens blancs de Carrare et des marbres polychromes rouges, bleus et violets d'origine française.
- *les Trois Fontaines*: il s'agissait là d'un bosquet à la stricte composition hydraulique, sans aucun élément d'architecture ou de sculpture. Créé en 1680, il sera détruit à la fin du XVIIIème siècle. Sa restauration complète est en cours et sera achevée pour le printemps 2004
- *l'Arc de Triomphe*: c'était à l'évidence le plus riche de tous les bosquets de Versailles avec une profusion de marbres polychromes pour la statuaire et les buffets d'eau. Il était surtout orné de fontaines en formes d'obélisques et d'un arc de triomphe tous entièrement réalisés en fer forgé et doré. Créé en 1677, il sera détruit en au début du XIXème siècle. Seule sa fontaine principale subsiste et a fait l'objet d'une restauration et d'une remise en eau en 2001.

Louis XIV établit avec son jardin un rapport de pouvoir, de domination et donc avant tout un rapport d'ordre.

Ce principe d'ordre s'exprime en premier lieu dans la rigueur du tracé de la composition d'ensemble, à proximité du château, d'abord, quadrillage serré des allées du jardin dont la trame définit les contours carrés des bosquets, puis rayonnement de pattes d'oies ou d'étoiles forestières dont les percées s'échangent en silhouette sur l'horizon, donnant l'illusion de se prolonger à l'infini, au-delà des crêtes sur l'ensemble du royaume, comme un dessin primant sur la réalité du site, comme une géométrie plaquée sur sa géographie, un filet maillé exprimant sur la carte la mainmise du pouvoir royal sur le pays.

Cette volonté de pouvoir, va également viser à une véritable domestication de la nature et de ses éléments. Rien ne doit pouvoir résister à la volonté du monarque divinisé.

Le terrain appelé à servir d'assise au nouveau jardin subira un considérable remodelage du site, avec des terrassements, des transports et des épandages de millions de mètres cubes de terre, extraits à la pelle et à la pioche, chargés à dos d'homme pour être déversés quelques centaines de toises plus loin, vont être ainsi brassés pour le seul plaisir de l'oeil et la dictature de la symétrie.

Tout autant que la terre, la volonté de domestication par le roi va s'orienter sur l'eau: des travaux considéra-

bles vont transformer d'anciens marécages en de vastes plans d'eau, créant des larges perspectives. Selon le modèle du jardin italien, l'eau ne doit pas être dormante, mais, contraire, une eau vive et jaillissante: des systèmes hydrauliques de grande ampleur vont ainsi être exécutés (canalisations, réservoirs, pompes, etc.) pour alimenter toutes les fontaines créées dans le jardin.

Le domaine où cette volonté de plier la Nature aux caprices du Roi sera la plus forte est certainement celui du traitement du matériau végétal: qu'il s'agisse des allées ou des bosquets, il n'est pas un lieu du jardin où le matériau végétal n'apparaisse taillé sur toutes ses faces, en perspectives ou en berceaux, taillé donc par le jardinier, comme l'architecte dresse la pierre, comme le sculpteur travaille le marbre. Les rideaux et les palissades de charmilles, d'ormilles ou d'érables, véritables murs végétaux aux volumes parfaitement géométriques, rigoureusement alignés sur des centaines de mètres, rivalisent de hauteur avec façades de Mansart. Les topiaires chers à Le Nôtre, ces petits ifs ou autres végétaux taillés dans les formes les plus curieuses et les plus fantaisistes, amoureusement travaillés par les jardiniers, se confrontent aux statues en marbre des plus célèbres sculpteurs du Roi.

Cette domestication de la Nature, telle qu'elle fût pratiquée à Versailles sous le règne de Louis XIV, va progressivement se réduire, après la mort du Roi, en 1715: les tailles vont être alors réduites et simplifiées, pour des raisons d'économie d'abord mais également suite à une évolution du goût en faveur d'une nature moins peignée, plus spontanée.

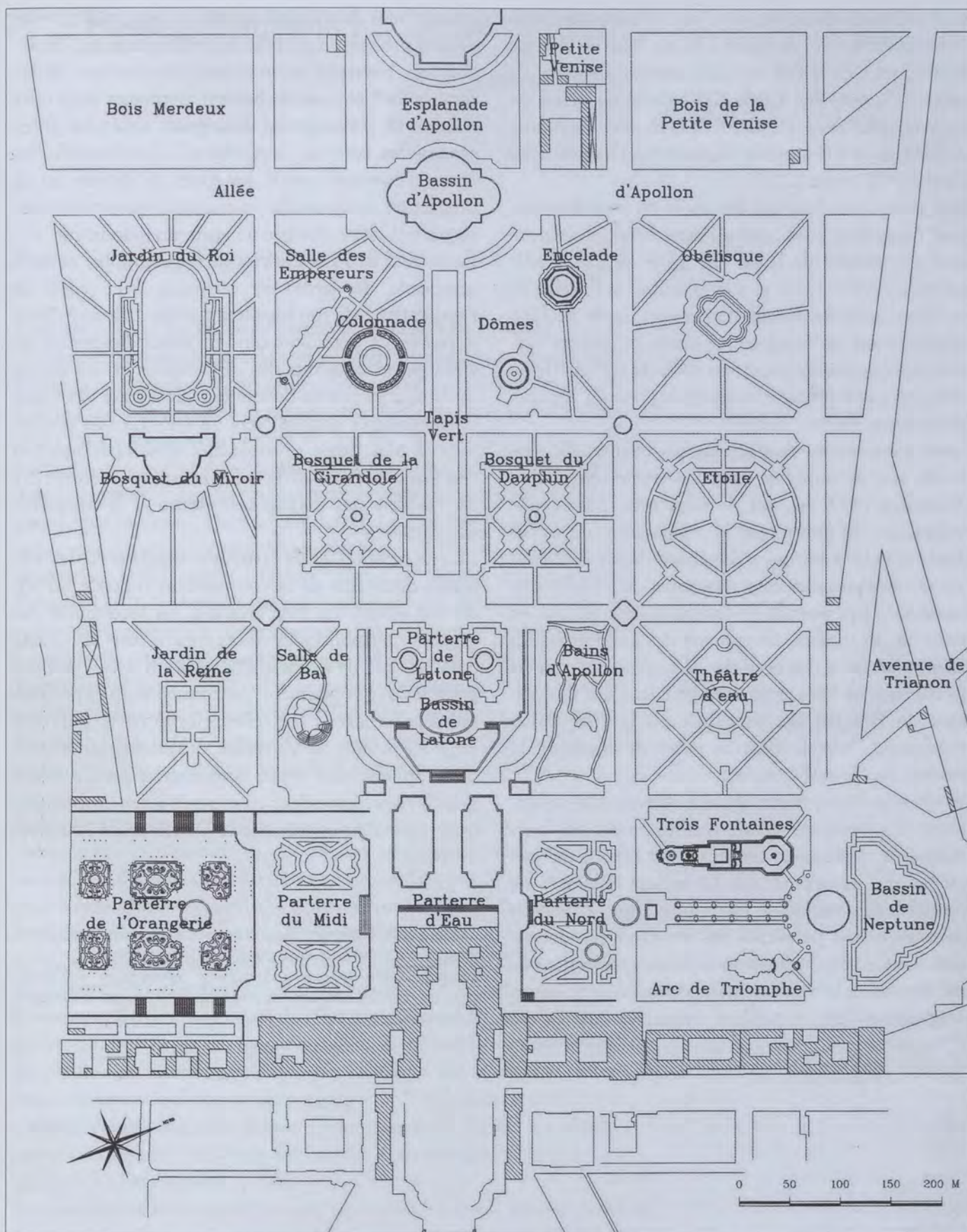
Le parc de Versailles a connu, depuis sa création vers 1660, un cycle séculaire de replantation:

- première replantation générale sous Louis XVI (1775);
- deuxième replantation générale sous Napoléon III (1875).

Ce cycle était, à la fin du XXème siècle, largement dépassé et c'est la première tempête de Février 1990 qui a révélé ce décalage de près de 20 ans, en mettant à terre de nombreux arbres adultes et senescents. Les dégâts considérables alors apportés au décor du jardin ont imposé la mise en oeuvre d'un programme complet d'abattage et de replantation des 90 hectares du jardin et d'une bonne partie du parc.

Le programme de restauration

Devant l'ampleur de cette replantation à neuf, devant la connaissance acquise également de ces multiples



Planimetria attuale dei giardini di Versailles.

états successifs du jardin, quel état reconstituer, celui de Louis XIV, celui de Louis XVI ou celui de la 3ème République? Et si l'on souhaite revenir au règne de Louis XIV, quel état Louis XIV? Celui du début du règne ou celui de la fin? Celui de la mort de Le Nôtre, en 1700, celui à la mort de Mansart, en 1708, ou celui à la mort du roi en 1715?

Sans entrer dans le détail des choix on peut dire que, pour Versailles, c'est globalement l'état correspondant aux années de la fin du règne de Louis XIV (période 1700 – 1715) et à la maturité de l'œuvre de Le Nôtre, avec les apports de Mansart, qui a été finalement choisi, en intégrant toutefois en réserve certains aménagements ponctuels de la fin du XVIIIème siècle, tel par exemple le bosquet des Bains d'Apollon (dessiné par Hubert Robert).

Cette restauration, engagée depuis maintenant plus de dix ans, et amplifiée suite à dernière tempête de Décembre 1999, est, sur de nombreux points, une renaissance du jardin, par la replantation de jeunes arbres appelés à retrouver le gabarit de ces véritables "murs" de charmilles caractéristiques du Versailles de Louis XIV. Elle permet également la résurrection, en partie ou en totalité, de certains des extraordinaires décors intérieurs des bosquets, détruits pour certains depuis près de trois siècles, comme le décor de treillages du Bosquet de l'Encelade ou la composition hydraulique, actuellement en cours de chantier, du Bosquet des Trois Fontaines.

Au-delà de cette priorité absolue donnée à la replantation des bosquets et au rétablissement de leurs décors, l'action qui est entreprise par l'Établissement public du Musée et du Domaine National de Versailles se présente de façon plus large, à l'échelle globale du site: perpétuer ou retrouver ces dimensions variées qui ont été évoquées avec cette notion de frontière entre la ville et le parc, contrôler les clôtures et améliorer leur étanchéité, éviter les circulations

automobiles de transit à travers le parc, maîtriser les projets urbains en périphérie du Domaine et l'évolution des paysages environnants (notamment de ses franges Sud: coteaux de Satory), perpétuer aussi cette relation de voisinage, en distinguant ainsi plus précisément les secteurs accessibles à l'automobile, les zones d'exercice sportif, les zones de détente ou de distraction, les zones de promenade, les secteurs consacrés à la visite, comme on visite un monument.

Le respect de l'authenticité de la géographie et de la géométrie du jardin se conjugue avec celui de l'authenticité de son histoire: clarifier la lecture pour le public en gommant certains abâtardissements ou affadissements tardifs des dispositions et des décors du jardin, tendre au maximum, sur la base des fonds documentaires anciens, vers un retour à une conformité la plus fidèle possible aux états historiques et ceci jusqu'au détail de la taille des arbres, la forme des ifs, l'échelle des treillages, le dessin et la coloration des parterres.

La restauration de la structure végétale et des éléments décoratifs de la composition centrale du jardin est aujourd'hui bien engagée. La reconquête des espaces périphériques (notamment sur le coteau Sud, au-delà de la Pièce d'Eau des Suisses), en intégrant les développements urbains et les axes de communication, est la nouvelle priorité de la politique pour les Jardins de Versailles, et cette action importante appelle une réelle coopération avec d'autres grands sites historiques confrontés à des problématiques équivalentes, comme le Domaine de Stupinigi de Turin.

Pierre-André Lablaude, Architecte en chef des Monuments, Historiques, incaricato del restauro del parco di Versailles.

Laurent Choffé, Ingegnere Agronomo, collaboratore dell'Architetto en chef des Monuments Historiques, incaricato del restauro del parco di Versailles.

Passeggi pubblici e forme di *loisir*

FRANCESCA BAGLIANI

Durante il XVII secolo, parallelamente al consolidamento dei modelli di vita direttamente legati alla corte e al sovrano, che si esplicano nelle forme del passeggio a piedi, codificate da rigidi cerimoniali di corte, si afferma una nuova forma di passeggiata effettuata con l'uso della carrozza; essa è intesa come forma di "parata", in un interminabile percorso di *allée-retour* finalizzato all'affermazione del proprio *status*. Tale fenomeno porta alla realizzazione in molte città francesi ed europee di spazi appositi, i corsi, realizzati con larghe strade alberate a più corsie per garantire la spartizione dei flussi di traffico, e una sicura ombra per le carrozze e i pedoni. Maria de' Medici fa realizzare a Parigi nel 1616 il primo "passeggio pubblico" per carrozze in forma di corso con quadruplici filare alberato, chiuso ai lati da una recinzione e accessibile attraverso una cancellata, il *Cour de la Reine*.

Henri Sauval scrive nel 1724 a proposito del passeggio: "è un nuovo termine, inventato da Maria de' Medici. Fino alla sua reggenza, non si sapeva in Francia fare la passeggiata che a piedi e nei giardini, ma essa trasferì da Firenze a Parigi la moda di passeggiare in carrozza"¹.

Il termine passeggio indica innanzitutto una modalità di fruizione dello spazio nell'ambito di un preciso contesto sociale; ma indica anche i luoghi dove tale attività viene svolta: gli spazi "naturali" esterni alla città, oppure i giardini e i parchi realizzati appositamente.

La cultura illuminista di metà Settecento definisce in modo articolato il termine passeggio, cogliendone i diversi significati. Nell'*Encyclopedie* di Diderot e D'Alembert la voce *Promenade* è affiancata dal termine *Promenoir*. Il primo termine si riferisce a qualcosa di più naturale, come pianure e praterie, la seconda a qualcosa di più artefatto, per esempio *luoghi piantati secondo gli allineamenti dell'arte*. Ma al termine *promenade* corrisponde anche un altro significato: "Passeggiata a piedi, esercizio moderato, costituito dal movimento alternato di gambe e di piedi attraverso il quale ci si sposta dolcemente e per ricreazione da un luogo all'altro"². (*Encyclopédie*, 1780).

La passeggiata in forma di parata, tipica del Seicento, rimane come carattere fondamentale anche durante il Settecento, ma si evolve in forme diverse. L'uso della carrozza, affermatosi con tanto successo, continuerà ad essere una delle attività più in voga anche successivamente, ma cambierà: alle pesanti carrozze usate nel Seicento, trainate da quattro o sei cavalli, si sostituiranno vetture più leggere e più veloci. La parata riservata quasi esclusivamente all'aristocrazia diventerà

accessibile ad altri ceti sociali, ma la frequentazione dei diversi luoghi di passeggio si stabilirà in base all'appartenenza ad un determinato ceto sociale.

In Francia e in Europa il passeggio in carrozza (e quello a piedi), si effettuerà non solo negli spazi appositamente strutturati, come i *cours*, con accesso controllato, ma andrà ad occupare le strade della città e i viali suburbani. L'esibizione dei costumi, tipica del Seicento, sembra essere anche durante il Settecento l'obiettivo principale dell'attività del passeggio, in forme più o meno diversificate. Viaggiatori, cronisti e scrittori dell'epoca rilevano, soprattutto nella capitale francese, uno straordinario sviluppo di tale attività. Il pubblico, non più formato solo dai ceti aristocratici, fa sfoggio di lussuose vetture lungo questi viali ombreggiati. Nel Settecento c'è una maggiore mescolanza fra le diverse classi sociali: al passeggio in carrozza si affianca nelle corsie laterali quello a piedi esercitato da ceti meno abbienti; ogni corsia è riservata a classi sociali differenziate.

Tra Settecento e Ottocento, con un certo ritardo rispetto agli esiti in ambito urbano, i teorici di arte dei giardini codificano l'identità tipologica del "passeggio" pubblico. Nuovo tema progettuale che nasce in Europa nel XVII secolo, esso assume le forme più compiute nel XIX secolo quando le complesse trasformazioni urbane della città industriale impongono la creazione di spazi ludici e ricreativi per la popolazione in un'alternanza razionale e pianificata di spazi costruiti e spazi "liberi". Nel XVIII secolo la parziale destrutturazione dei sistemi fortificati, l'occupazione di nuovi terreni adiacenti alle porte della città, la creazione di complessi architettonici monumentali ai limiti della struttura edilizia, sono gestiti innanzitutto con la creazione di "spazi" alberati. Viali, piazze o aree più estese adiacenti alla città, diventano, con la piantumazione degli alberi, i luoghi preposti alla passeggiata. L'evoluzione del gusto per la vita in città si concreta quindi nell'interesse per gli spazi dove si svolgono le attività della vita collettiva. La struttura urbana cambia e con essa i modi di progettirla: nello sviluppo di modelli già consolidati, il semplice filare alberato, come forma elementare di percorso e di passeggio, viene spesso affiancato da soluzioni più complesse di verde urbano. Attingendo dalla lunga tradizione del giardino formale, si adottano elementi di arredo come fontane, terrazze, panchine che caricano i luoghi di maggiori valori estetici e spaziali. Nel XIX secolo nasce il cosiddetto parco sociale: ai modelli consolidati dei passeggi alberati si affiancano anche giardini e parchi progettati in forme differenziate

attingendo al gusto più naturalistico della tradizione anglosassone.

Da ostentazione sociale e a "bisogno" della popolazione: ecco come cambia il ruolo e il significato del passeggio e del giardino pubblico in Europa tra Sette e Ottocento. Tra i molti teorici che hanno affrontato il tema del passeggio pubblico, una delle definizioni maggiormente complesse è quella di Christian C.L. Hirschfeld, studioso di lingua tedesca; egli dimostra un approccio basato su una visione più complessa del passeggio pubblico sia nella sua accezione sociale sia per ciò che concerne il progetto compositivo. Nel suo trattato sull'arte dei giardini *Theorie der Gartenkunst*, pubblicato tra il 1779 e il 1785, afferma che i giardini pubblici sono un bisogno importante per i cittadini, che servono per fare esercizio, respirare in piena aria e rilassarsi dagli affari. Il loro aspetto deve essere gradevole e far nascere sentimenti "buoni" nella popolazione; con Hirschfeld il giardino pubblico viene inteso come uno strumento di riforma ed educazione sociale, il luogo dove ogni ceto sociale può trovare svago e divertimento, un luogo dove apprendere la storia e le virtù della nazione. Ai rigidi filari alberati devono potersi alternare spazi più informali, di gusto paesaggistico che permettano di cogliere le bellezze della natura³.

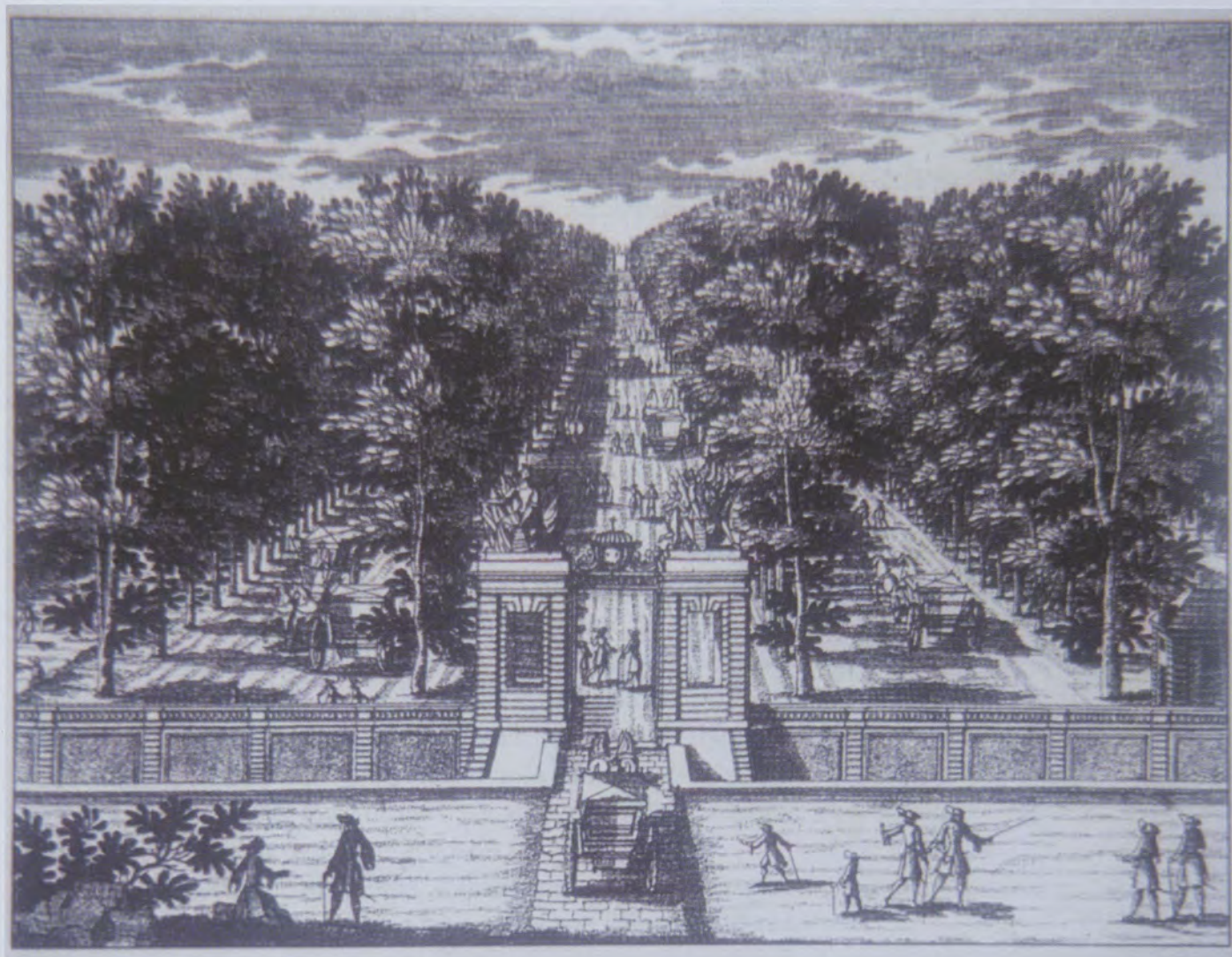
In questi decenni si afferma in Europa anche un altro tipo di giardino pubblico, legato a forme di divertimento e svago a pagamento quali tornei, giochi, gare e spettacoli: i cosiddetti *Jardins spectacles*. Questi nascono in molti paesi europei fra cui l'Inghilterra, la Danimarca e la Francia: il più famoso è quello di Tivoli a Copenaghen, e poi quelli inglesi e quelli parigini, organizzati all'interno del cortile del Palais Royale e lungo i Champs-Élysées. Accentuando il carattere ormai ludico e commerciale dei grandi viali e giardini urbani i cosiddetti "parchi di divertimento" confermano definitivamente l'affermazione di un nuovo modo di vivere la città, di un nuovo *loisir*.

La costruzione dei grandi parchi urbani nella prima metà dell'Ottocento in Inghilterra e in Germania, i *Volksgarten*, conferma la necessità sempre più radicata di dotare le città di ampi spazi verdi per permettere momenti di svago e di ricreazione alla popolazione⁴. Le qualità estetiche, funzionali e igienico-sanitarie del "verde urbano" vengono descritte dai molti studiosi e teorici di arte dei giardini che si sono occupati lungo il corso del XIX secolo di questo tema.

Jean-Charles Adolphe Alphand, ingegnere *des Pontes et Chaussées* a capo delle trasformazioni urbane di Parigi (1854-1870) per il Service Promenades et



P. Aveline, Veduta prospettica della corsia centrale del Cours de la Reine, prima metà del XVIII secolo, incisione (Parigi, Bibliothèque Nationale).



Johann Christian Brand, Viale che conduce al Prater, Vienna, 1775 (Nini Lackner, Der Prater, Jugend und Volk, Wien-München 1974).

Plantations de la Ville de Paris, scrive in una celebre opera pubblicata fra il 1867-1873 *Les Promenades de Paris*: "Élegance, santé, richesse": ecco i tre principi sui quali si è basata la costruzione del sistema dei giardini pubblici di Parigi, tuttora esistente, che ha cercato di unire la funzionalità di tali spazi, omogeneamente distribuiti sul territorio urbano, all'abbellimento urbano e ai principi igienico-sanitari⁵.

Nella seconda metà dell'Ottocento giardini e parchi pubblici diventano temi centrali della progettazione urbana. Il carattere estetico-ornamentale e quello igienico-sanitario costituiscono gli obiettivi principali per riequilibrare i fenomeni della speculazione edilizia e della lottizzazione fondiaria, offrendo spazi di "pubblica utilità" sistemati a verde, quali "polmoni" della città in alternanza al fitto panorama cementificato.

Tra Ottocento e Novecento vengono pubblicati i primi manuali di progettazione della città e ampio spazio è dedicato al tema del verde. Joseph Stübben nel suo *Der Städtebau, Handbuch der Architektur* sostiene che esistono due tipi di verde urbano, quello ornamentale, formato dai filari alberati e dalle aiuole delle strade e delle piazze, e quello "sanitario" rappresentato dai parchi e dai giardini. Le reali proprietà benefiche delle piante si possono trovare solo nel tipo

di organizzazione a grande scala, che offre al cittadino veri e propri "brani" di natura, e non solamente deboli elementi vegetali sparsi nel fitto tessuto urbano⁶.

Francesca Bagliani, architetto, dottore di Ricerca in Storia e Critica dei Beni Architettonici e Ambientali, assegnista di ricerca, Dipartimento Casa Città, Politecnico di Torino.

Note

¹ H. SAUVAL, *Histoire et Recherches des Antiquités de la Ville de Paris*, Paris 1724.

² Voce "Promenade, promenoir" in *Encyclopédie, ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, par une société de gens de lettres*, Chez les Sociétés Typographiques, A Lausanne et à Berne, tome vingt-septième, 1780.

³ Cfr. CH. C.L. HIRSCHFELD, *Theorie der Gartenkunst*, 5 voll., M.G. Weidmann Erben und Reich, Leipzig. 1779-1785 (trad. franc.: *Théorie de l'art des jardins*, traduit de l'allemand, 5 voll., Weidmann & Reich, Leipzig 1779-1785; ristampa anastatica: Minkoff Reprint, Gèneve 1973) e L. PARSHALL, *C.C.L. Hirschfeld's concept of the garden in the German Enlightenment*, in "Journal of Garden History", v. 13, n. 3, 1993, pp. 125-171.

⁴ H. GÜNTHER, *Peter Joseph Lenné*, Deutsche Verlags-Anstalt, Stuttgart 1985.

⁵ Cfr. J.-CH. A. ALPHAND, *Les Promenades de Paris*, 2 voll., J. Rothschild, Paris 1867-73.

⁶ Cfr. J. STÜBBEN, *Der Städtebau, Handbuch der Architektur. Vierter Teil: Entwerfen, Anlage und Einrichtung der Gebäude*, IX Halfband, Bergsträsser, Darmstadt 1890.

I grandi parchi europei contemporanei: le metamorfosi delle aree degradate

ISOTTA CORTESI

L'attualità dell'architettura del paesaggio appare, da un'attenta disamina delle recenti pubblicazioni e dei progetti realizzati, frammentata in singole identità nazionali. La scena rivela se stessa come complessa ed articolata: assistiamo ad una eterogeneità linguistica, economica e culturale. Le diverse argomentazioni rappresentano solo alcune delle fondamentali variabili che influenzano direttamente l'attualità del progetto e ne strutturano le palesi identità. "La potenzialità dell'architettura del paesaggio non risiede in una professionalità unificata, quanto piuttosto nella polarizzazione. Dovremmo incoraggiare il confronto tra architetti, piuttosto che continuare a cercare l'immagine unitaria della città o del parco, sempre alla ricerca del supremo concetto ecologico, e della definitiva immagine spaziale"¹.

Una valutazione critica in evoluzione ha caratterizzato la pratica dell'architettura del progetto degli spazi aperti negli ultimi decenni. Riuscire a comprendere le ragioni di un cambiamento necessita di un momento di osservazione del reale. Ma quali sono le ragioni di questa evidente mutazione? Un tentativo di rispondere al quesito allinea differenti argomenti: in primo luogo la rinnovata attenzione degli amministratori e dei politici per la qualità dello spazio urbano pubblico (un esempio per tutti è costituito dalle opere per la città di Barcellona); in secondo luogo, ma in modo non secondario, la disciplina architettonica degli ultimi decenni ha delineato cambiamenti che hanno consolidato l'attuale condizione di incertezza. Tuttavia questi argomenti non sono sufficienti ed esaustivi per comprendere le ragioni di un rinnovato e manifestato interesse, che deve altresì approfondire quei riferimenti legati alla recente scienza ecologica così come alle rinnovate tendenze artistiche.

Ad un'attenta disamina della contemporaneità, alcuni argomenti appaiono rilevanti e concordemente condivisi dalla maggior parte dei progettisti: innanzi tutto il riconoscimento del valore della creatività, come strumento espressivo dell'opera, che ha determinato il rinnovato significato della nozione di architettura del paesaggio, oltre alla riconoscibilità di un'identità nazionale. Così l'attualità del progetto si è caratterizzata da una grande varietà espressiva: nella varietà si riconoscono alcune figure di maestri, individualità che, attraverso l'insegnamento, hanno stabilito delle tendenze e di scuola.

Ad un confronto tra discipline affini, – architettura ed architettura del paesaggio – è necessario chiedersi ed operare al fine di comprendere i termini di assonanza e distonia tra i termini, misurare le maggiori distanze e le compenetrazioni e verificare quelle condizioni di coinci-

denza che, a mio avviso, in molti ambiti le rendono omologhe. Oggi l'architettura del paesaggio appare sempre più fortemente vincolata ad alcune scuole cardine che hanno saputo coniugare il pensiero al fare, verificando nell'opera costruita il valore della parola scritta. Allo stesso tempo la disciplina appare ancora in una condizione affrancata, maggiormente attenta a risolvere il progetto caso per caso, piuttosto che ripiegare su, quanto più rassicuranti – quanto mai fuorvianti –, formalismi o stilismi legati alla contemporaneità espressiva dell'architettura. In breve tempo è molto probabile che anche il progetto dello spazio aperto tenderà a rendersi autonomo, grazie alle pubblicazioni di ricerche di scuole diverse, allo strutturarsi dei metodi di insegnamento ed alla sempre maggior definizione di scuole e programmi universitari che ambiscono, giustamente, ad una propria connotazione, sacrificando a volte la necessaria varietà e la coesistenza di elementi contrappositivi.

A questo punto bisogna chiedersi: quale sarà il carattere della disciplina, in Europa, in questo nuovo secolo appena iniziato? I progettisti contemporanei condividono, indipendentemente dalle scelte linguistiche – siano essi minimalisti, romantici, astrattisti o storicisti – alcuni aspetti fondativi di una apparente condivisione di termini, si riconosce, infatti, nelle opere costruite, che “Natura ed Arte stanno cominciando a dissolversi l'una nell'altra”², e come fatto positivo o negativo che sia, si persegue una strada di affrancamento e di autonomia. Inoltre l'attualità contemporanea europea si caratterizza per un contributo teorico capace, sempre più, di coinvolgere in termini estetici la definizione della qualità progettuale dello spazio. Infatti l'attenzione per il progetto di spazi aperti, assume un ruolo che, espandendosi dalla scena pubblica, dalle piazze ai parchi della città consolidata, alle zone industriali derelitte, prosegue nello spazio non urbano e coltivato, si spinge fino alla definizione di nuove parti di città, come nei recenti progetti dei WEST8 per il Borneo Sporenburg, dei Latitude Nord con La Grande Île, o come i progetti di urbanizzazione di Alexandre Chemetoff. Si tratta di contributi fondativi ad una metodologia del progetto dai quali sarà difficile prescindere.

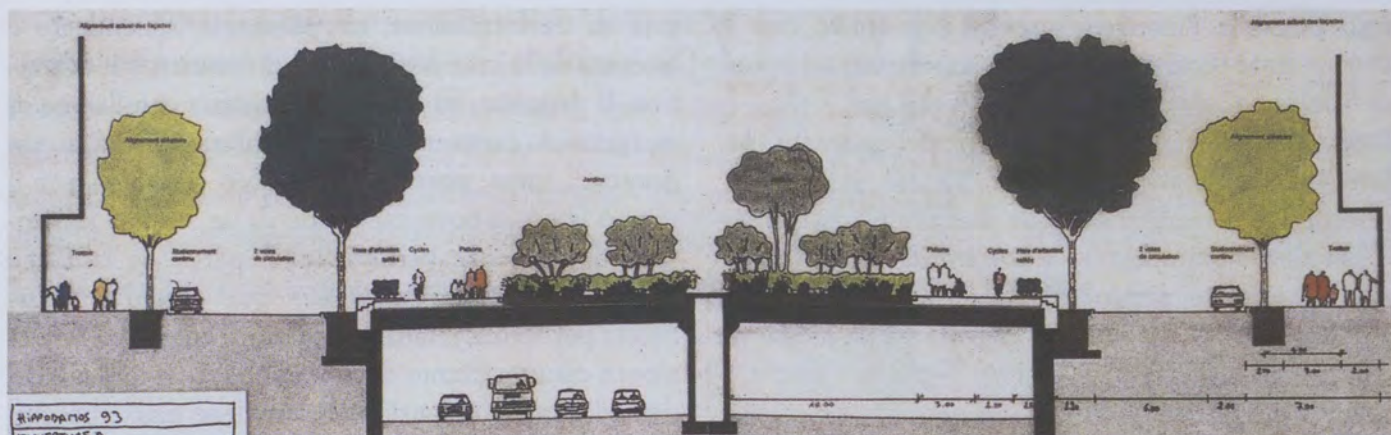
Il parco e le strategie militari di Potsdam

Il Bornstedter Feld Park di Peter Latz a Potsdam sorge su un'area destinata, per secoli, ad esercizi militari, che già il dominio prussiano aveva destinato a

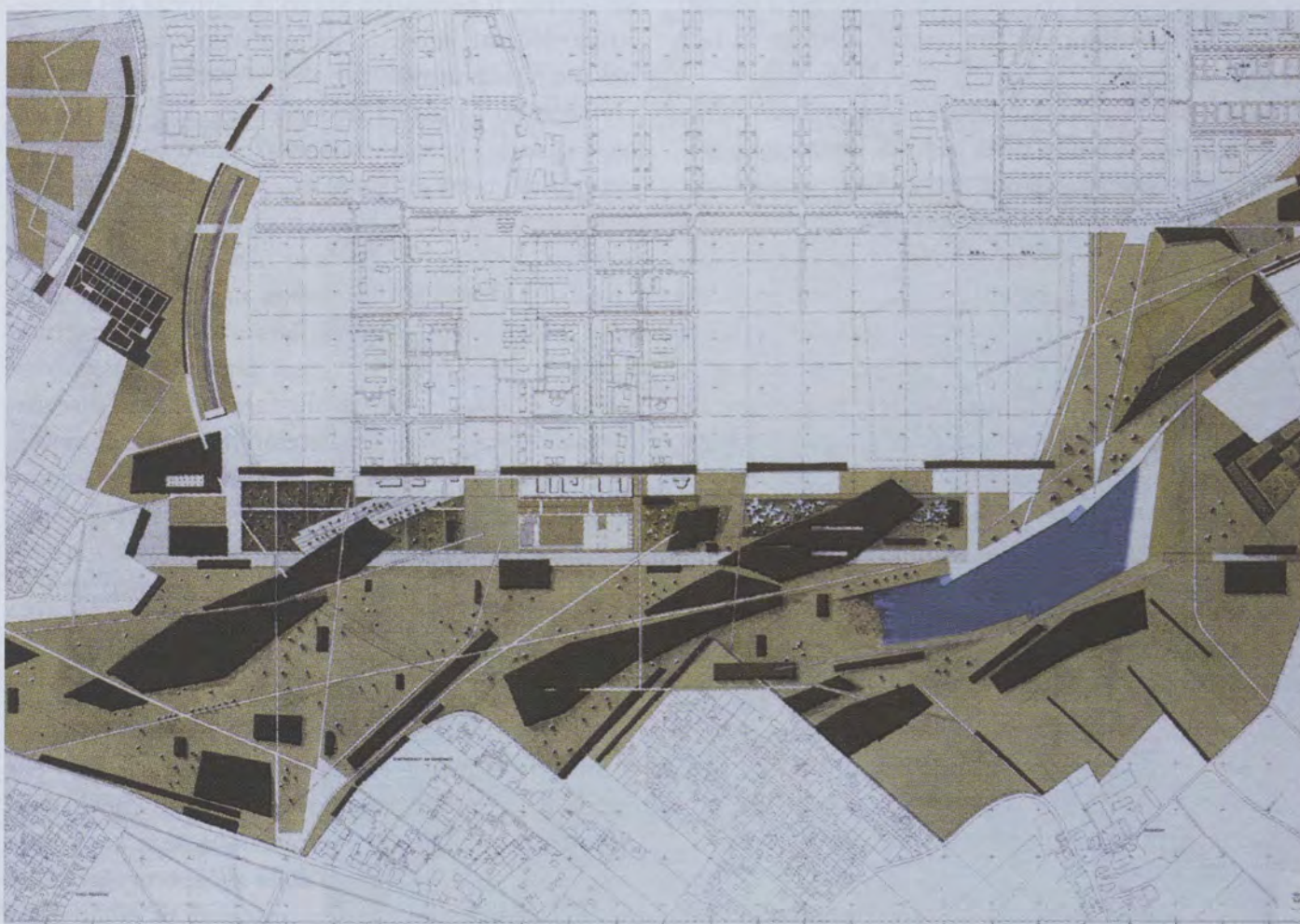
grandi parate di guerra: un ampio spazio vuoto circondato da baracche dei quartieri militari; il suolo è caratterizzato da una conformazione pianeggiante, così piatta da essere utilizzata, nel novecento, per i primi esperimenti di volo; dopo il 1945, il luogo venne praticamente a scomparire nella memoria del mondo occidentale mentre era, ancora una volta, utilizzato per esercizi bellici dalle truppe russe. L'unica traccia, dell'antico passato, rimasta sul sito sono alcuni geometrici terrapieni, le cui sponde consolidate in pietra, furono costruite per simulazioni di tattiche di combattimento. La presenza di questi “Wälle” è stata, sin dalla prima proposta concorsuale di Latz, l'elemento maggiormente significativo, pur nell'ipotesi di trasformazione delle stesse. Si tratta, infatti, di elementi geometrici che, ripetuti secondo una maglia regolare, costituiscono l'ordine strutturale del luogo che delinea, come strumento fondativo del proposta concorsuale, le direttrici geometriche e la modellazione del terreno. Il concorso, mutato poi in incarico, ha visto la definizione di un parco che doveva sovrapporsi ai segni di tracciati bellici per costituire quegli assi e quelle connessioni con l'insediamento urbano circostante, a consolidare un parco come pre-paesaggio post-bellico. Il Bornstedter Feld Park traduce le antiche tracce di manovre e strategie di avanzata lungo rettilinei lineari ed assi piantumati, percorsi di connessione tra quartiere residenziale – in fase di completamento – ed il parco, elemento di centralità di alcune delle nuove scelte urbanistiche.

Sotto la strada, sopra il parco: Michel Corajoud a St. Denis

Lungo un antico asse monumentale che dal centro di Parigi, in occasione delle sepolture dei re di Francia nella cattedrale di Saint-Denis, vedeva lunghe e sontuose processioni verso nord, negli anni sessanta del secolo scorso, il boulevard del Président Wilson venne lacerato dall'interposizione dell'asse autostradale della A1 Parigi-Lille. La pianura di Saint-Denis è stata per molti decenni la più vasta area industriale attorno alla capitale, il declino iniziato nel 1960 ha lasciato sul campo numerose strutture industriali dismesse, un tessuto urbano non compatto, privo di un criterio progettuale ma frutto delle singole esigenze produttive. Il recupero dell'intera area degradata è stato promosso, sin dalla metà degli anni ottanta, dalla comunità dei residenti, ma solo in occasione della realizzazione, nel quartiere, dello Stade de France si è



Michel e Claire Corajoud, *Boulevard Président Wilson, Saint Denis, Francia. Sezione* (tratto da Michel Corajoud, paysagiste, Hartmann édition, 2000).



Latitude Nord, *Parco pubblico a Monaco, Germania. Planimetria generale* (tratto da Annette Vigny, Latitude Nord, nouveaux paysages urbains, Acte Sud, 1998).

reso possibile l'interramento dell'autostrada, con il conseguente recupero delle aree soprastanti ad opera di Michel e Claire Corajoud con Yves Lion.

Il progetto ricuce le separate entità del quartiere che lungamente erano state scisse dall'asse viabilistico, restituendo ai margini del viale dignità di fronti lungo il percorso monumentale, misurato dal ripristino di quell'antico asse, disegnato dai quattro filari di alberi, e destinato al re. Infatti, la copertura ha permesso di recuperare uno spazio pubblico di piazze, parchi e percorsi tale da consentire la connessione tra ambiti ormai lacerati, ed offrire un nuovo centro al quartiere. Si è trasformato il solco automobilistico in uno spazio pubblico riconquistato, il vuoto è divenuto un significativo pieno.

Latitude Nord a Monaco

La trasformazione della vecchia pista dell'aeroporto di Monaco di Baviera in parco pubblico ha visto l'équipe Latitude Nord confrontarsi con l'organizzazione spaziale di circa 200 ettari destinati a parco rurale ed ecologico, nuova centralità connettiva tra il tessuto residenziale periferico ed un nuovo quartiere in fase di realizzazione.

L'assetto planimetrico sottolinea la dimensione dall'essasperata direzionalità della pista di atterraggio, tramite l'organizzazione di percorsi tra loro paralleli, che ripetuti convivono con il recente tracciato; tracciato peraltro cancellato nella sostanza. Il parco nella sua definizione planimetrica, secondo orditure geometriche parallele, si fa carico di rendere ancora leggibile il vecchio ordine strutturante il paesaggio. Mentre le masse boschive assumono una configurazione ruotata, rispetto alle tracce al suolo, per costituire una barriera trasversale all'aria gelida ed ai venti provenienti dall'arco alpino, scenario conclusivo dell'orizzonte del parco. I volumi ottenuti con le macchie boschive organizzano la struttura geometrica del grande vuoto, stabiliscono quelle direttrici che, da una parte si connettono alla struttura urbana limitrofa, e dall'altra interpretano e reinventano la geometria della nuova campagna.

Il parco agricolo peri-urbano a Valenton

L'Agence Ilex ha realizzato un parco, nella valle della Marna ad est di Parigi. Un'area che, per lungo tempo, è stata destinata a deposito di inerti con annesso strut-

ture di trasformazione, un paesaggio dimenticato e lacerato dalla interposizione di diverse arterie di traffico. Il progetto, ha trasformato questa condizione di marginalità, caratterizzante la periferia diffusa, in un punto di forza, assumendo il ruolo centralità per il tempo libero, nuovo caposaldo di un sistema territoriale di residenze periferiche. Il parco de la Plage Bleue viene definito *péri-urbain*, nuovo polo di un'urbanità periferica, infatti il progetto accoglie, come elemento caratterizzante della periferia, non la scala del dettaglio ma la vasta dimensione delle masse boschive, delle *esplanade*, del vasto specchio d'acqua, cancellando all'interno del perimetro, questa volta completamente, la memoria del recente degrado.

Per concludere mi preme sottolineare quali potrebbero essere anche in Italia – osservando lo stato delle cose – alcuni importanti punti di partenza, finalizzati ad un approfondimento della disciplina. In un confronto sullo stato del progetto della nostra cultura nazionale con la condizione europea, si comprende, da subito, la sconnessione esistente, ma è proprio da questa sconnessione che si auspica un inizio, per strutturare il necessario punto di partenza del pensiero teorico, sul progetto dello spazio aperto, ancora, nel suo farsi piuttosto debole.

Osservando l'attualità dell'insegnamento del progetto, e quindi i corsi di progettazione e composizione dei neonati corsi di laurea in architettura del paesaggio, si nota come il punto di maggior incertezza siano, appunto, gli strumenti legati alla trasmissibilità del metodo progettuale; tra molte, una delle ragioni di questa vaghezza, ritengo sia l'assenza di una strutturata e solida teoria del progetto, capace di sostenere e consolidare le ragioni di un fare. Spesso l'insegnamento avviene attraverso l'esemplificazione di modelli del passato ricadendo in un formalismo storicista, oppure osservando l'attualità europea e, senza colmare lacune teoriche – fondamento strutturante – si ricade in una condizione di formalismo estetico sempre più "modaiolo". Il passo da fare è quello di raccogliere le risorse e gli strumenti del progetto di architettura del paesaggio, stabilire le relazioni con le risorse del progetto architettonico, e con l'ambito della sua forma, delle regole compositive e dello "stile", per esempio, per comprendere la relazione che è indispensabile definire con la tradizione, con la storia e con l'*inventio*, consapevoli della riscoperta specificità della disciplina, e della sua proprietà di mutarsi nel tempo oltre alla rilevanza di fattori percettivi nuovi e del valore della sua trasmissibilità come evento cultu-



*Peter Latz, Parco a Bornstedter Feld, Potsdam, Germania
Planimetria generale (tratto da Changes in scenary, contemporary landscape architecture in Europe, Birkhäuser, 2001).*



*Peter Latz, Parco a Bornstedter Feld, Potsdam, Germania
Dettagli del progetto, i "Wälle"-
terrapieni per esercitazioni mili-
tari (tratto da Michael Kasinske,
Thies Schröder, Gartenkunst
2001, Birkhäuser, 2001).*

rale che si fa partecipe e strumento di una acculturazione che è già un fatto, in sé rilevante.

Infine, un confronto aperto tra le discipline appare inevitabile; da una parte la cultura architettonica italiana che, oggi, in un momento di stasi, ricorre a formalismi esterofili e modernisti, sospinta dall'incertezza dell'immediato; una disciplina che intende costruire la distanza – tra sé e le cose reali del mondo – per continuare ad esistere; dall'altra, questa “nuova” disciplina, il paesaggio, appunto, di cui tanti rivendicano il primato di trattazione, che accoglie diversi punti di vista e che ambisce ad annullare la distanza –tra sé e le cose reali del mondo- facendole diventare parte del progetto: una disciplina di contaminazione e conciliazione, che esprime un'autonomia di modelli, di storia, di paradigmi, ma anche un'affinità con l'architettura, tale da consentire una relazione di argomenti e significati, per recuperare quel valore estetico, così spesso sacrificato ed adombrato, in passato, da ambiti sociali.

A proposito di questi studi Ignasi de Solà-Morales evidenzia in modo lucido e definitivo l'ambiguità dell'architettura italiana del tardo Novecento, presentando la distanza tra Rossi e Grassi studiosi e Grassi e Rossi artisti. Afferma, infatti, come sia, in realtà, la distanza tra analisi e progetto il problema cruciale: il passaggio tra analisi e progetto è irrisolto. Infatti l'intenzionalità progettuale non deriva direttamente dalla

materialità degli elementi urbani e dalle tipologie. “L'assenza di una chiara definizione del momento progettuale, come situazione intellettuale in cui una componente di libertà, di scelta, di casualità si infiltra furtivamente in un metodo apparentemente dominato da una necessaria materialità [...]. Il momento progettuale appare come un salto nel vuoto rispetto al momento dell'invenzione”³.

La contrapposizione tra apollineo e dionisiaco (razionalità ed *inventio*), affacciata da Semerani nel suo ultimo testo, ci entusiasma sul problema della creatività e parla “dell'oscurità come il luogo ove si trova la verità”⁴, esorta così il valore d'appartenenza del progetto d'architettura e del paesaggio al mondo dell'arte, affermazione fortemente contrastata, per molti decenni, dagli stessi nuovi Maestri, preoccupati della razionalità e della certezza del metodo.

Isotta Cortesi, architetto, dottore di Ricerca in Progettazione architettonica e urbana, Università degli Studi di Firenze.

Note

¹ T. SCHÖDER, *Changes in scenery*, Birkhäuser, Basel 2001.

² *Ibidem*.

³ I. DE SOLÀ-MORALES, *Decifrare l'architettura*, Allemandi, Torino 2001, p. 199.

⁴ L. SEMERANI, *L'altro moderno*, Allemandi, Torino 2000, p. 99.

Studio per l'insediamento delle Facoltà di Agraria e Veterinaria a Stupinigi

ANDREA BRUNO () presenta qui brevemente un suo studio del 1977 per l'insediamento delle Facoltà di Agraria e Veterinaria dell'Università di Torino nel complesso Juvarriano di Stupinigi. Tale lavoro non ha poi avuto seguito; ci pare tuttavia utile proporlo ai nostri lettori nel quadro di questa rassegna delle più recenti proposte per i servizi all'Università in quanto più rispondente alla tipologia di « campus universitario », in contrapposizione con il successivo orientamento di università diffusa nel territorio urbano con servizi integrati nel tessuto della città.*

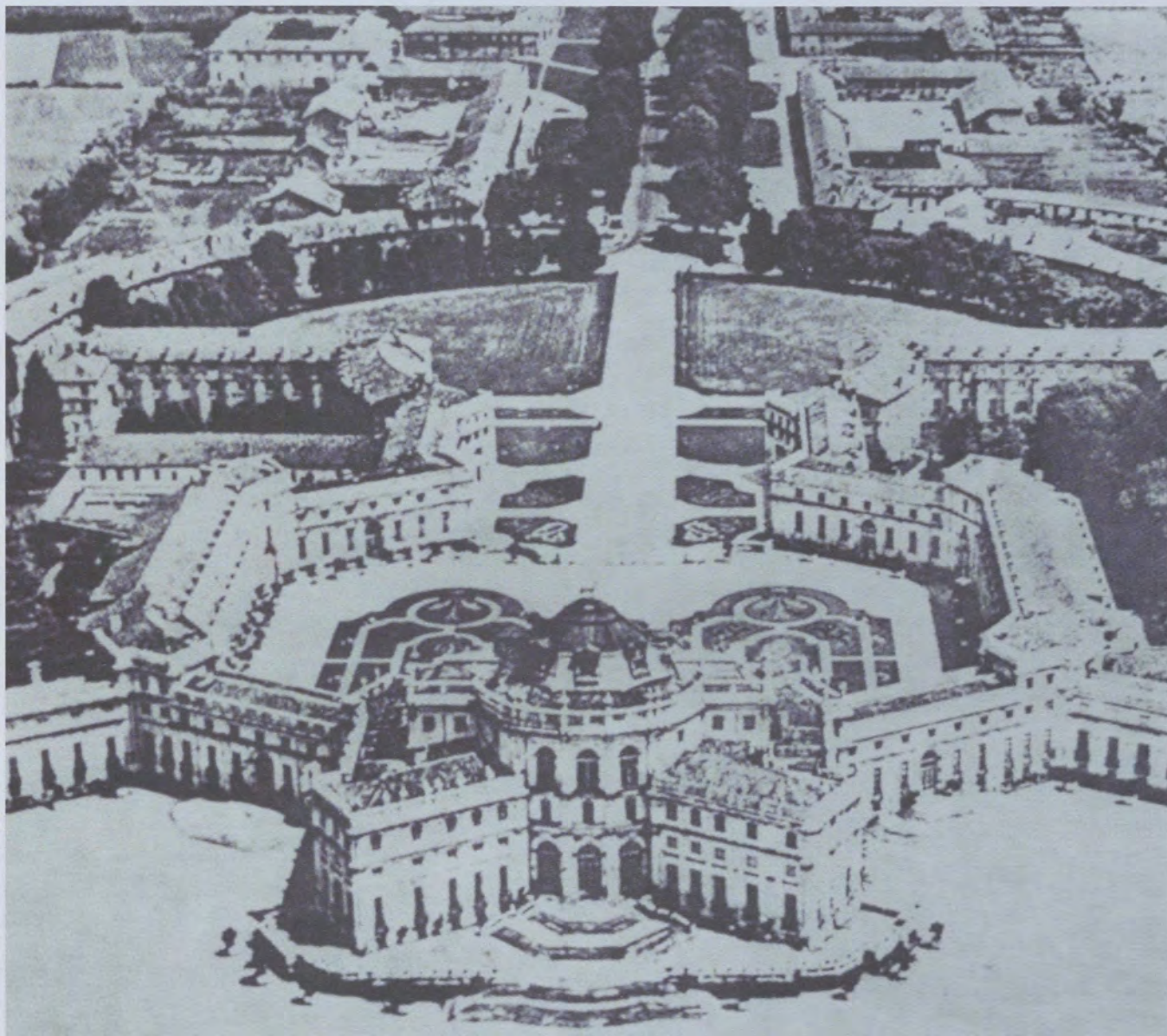


Fig. 1 - Stupinigi: veduta aerea da nord-est.

Lo studio dell'insediamento del complesso universitario, strettamente legato al problema delle preesistenze monumentali, è stato orientato rigorosamente dal duplice vincolo della composizione urbanistico-architettonica e dei rapporti dimensionali fra vecchi e nuovi edifici.

(*) Architetto, Assistente ordinario e Professore incaricato di Restauro dei Monumenti presso la Facoltà di Architettura del Politecnico di Torino.

L'alta qualificazione del contesto architettonico ed ambientale, in cui l'intervento era previsto, e l'importanza di realizzare un complesso funzionale rispondente ai più avanzati criteri di edilizia universitaria all'estero hanno condotto alla soluzione funzionale e formale sintetizzata nel modello. È stato principalmente curato l'accostamento del nuovo all'antico, senza sacrificare preesistenze né funzionalità del nuovo organismo. Le nuove costruzioni sono state limitate all'integrazione de-

gli edifici rurali che formano l'ossatura portante del disegno di Juvarra e studiate in modo da completare, senza snaturarle, le forme architettoniche e gli spazi che queste definiscono.

Per giungere a tale proposta si è resa necessaria una conoscenza particolareggiata di tutti gli edifici esistenti, realizzata mediante il rilevamento delle parti in cui si prevedevano interventi di ristrutturazione e restauro. Partendo dalla composizione dei vecchi disegni forniti dall'Ordine Mauriziano e riguardanti il complesso delle Cascine, l'Esedra, il Castelvechio, l'albergo del Castello, la

segheria ed il Canile, mediante un rilevamento tacheometrico, si sono controllati gli allineamenti nonché le dimensioni complessive planimetriche degli edifici costituenti il complesso monumentale.

Al fine di poter rispondere in modo preciso alle richieste, emerse nel corso delle riunioni della Commissione Edilizia da parte dei vari Docenti giustamente preoccupati per la funzionalità futura dei rispettivi Istituti o Dipartimenti, si è ritenuto necessario procedere in modo approfondito ad un esame dello stato di fatto in cui operavano gli Istituti nella loro attuale sistemazione. Sono poi

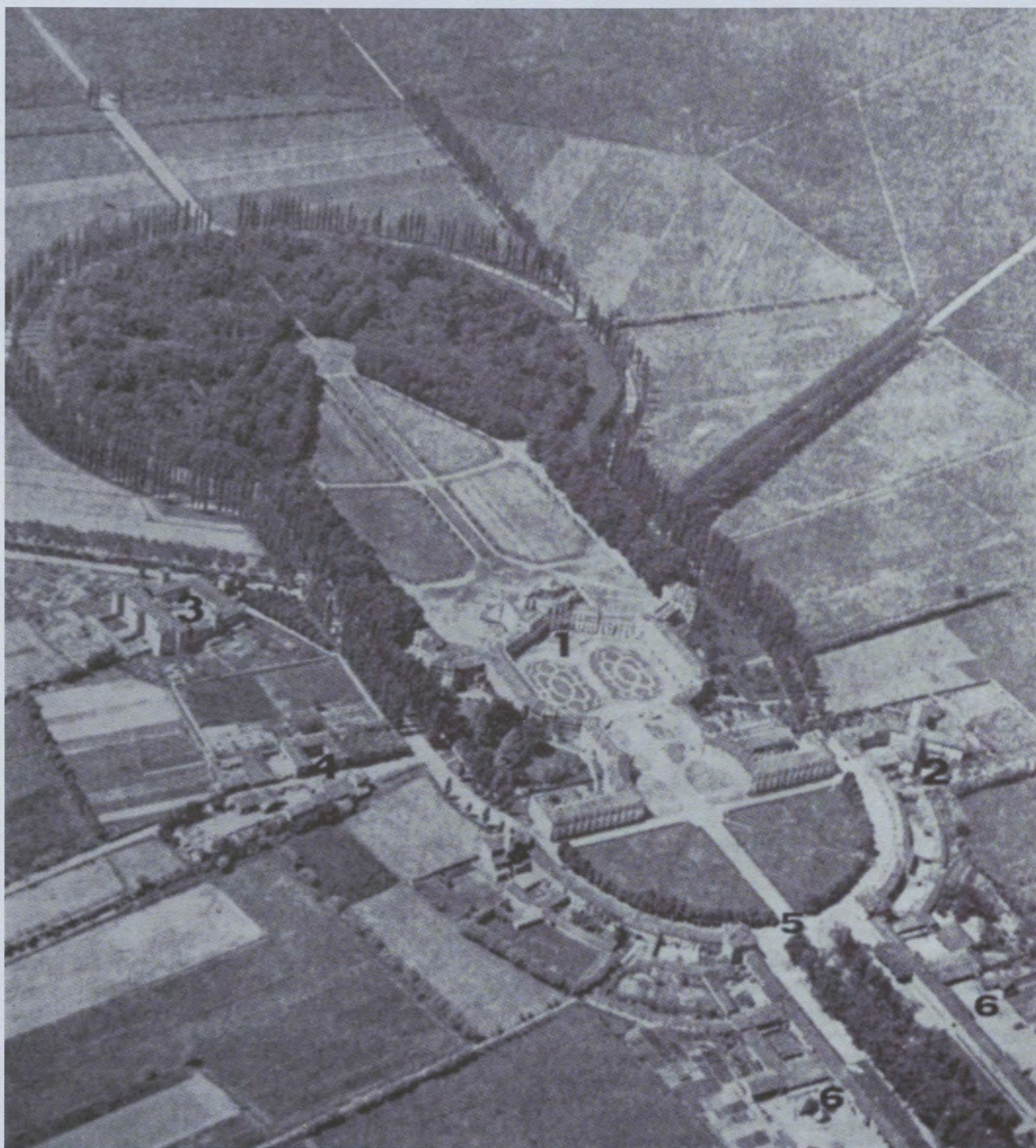


Fig. 2 - Stupinigi: 1, Palazzina di caccia; 2, Canile; 3, Castelvechio; 4, Albergo e segheria; 5, Esedra; 6, Cascine.

stati presi in considerazione i « desiderata » degli Istituti stessi, in modo da poter pervenire ad una proposta di schema distributivo funzionale il più rispondente possibile alle esigenze delle due facoltà, anche in vista di una loro futura ristrutturazione per dipartimenti. La sollecita e precisa collaborazione di tutti i Docenti interpellati ha permesso di formulare schemi funzionali che, se pur

suscettibili di variazioni e miglioramenti, sono stati utilizzati come base per la stesura di uno schema distributivo. Su questo schema sono stati dimensionati gli spazi occorrenti ai vari Istituti, dopo di che si è verificata la rispondenza fra le superfici richieste e quelle recuperabili nelle preesistenze, tenendo anche conto della diversità di funzioni che qualificano i vari locali da destinarsi alla amministrazione, alla didattica, alla ricerca di laboratorio ed ai servizi a questa connessi. Come principio gli edifici di nuova costruzione sono stati destinati alle funzioni più specialistiche della

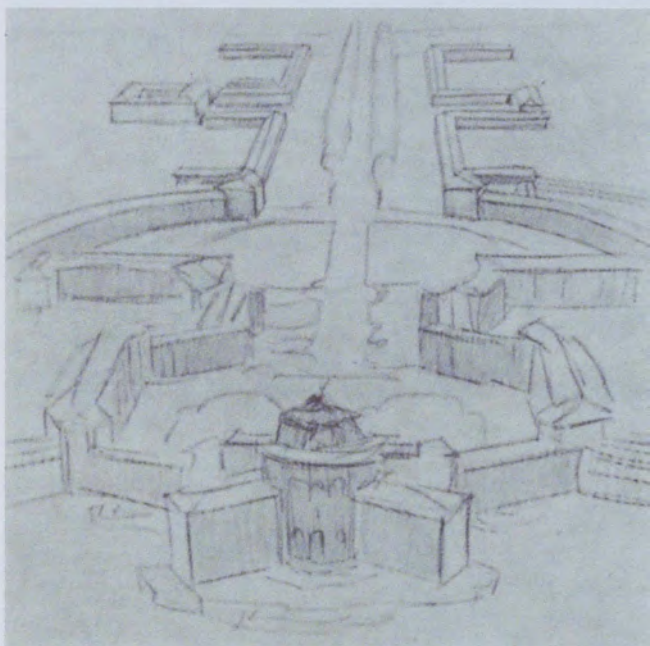


Fig. 3 - Stupinigi: vista del complesso dopo la demolizione dei fabbricati aggiunti.

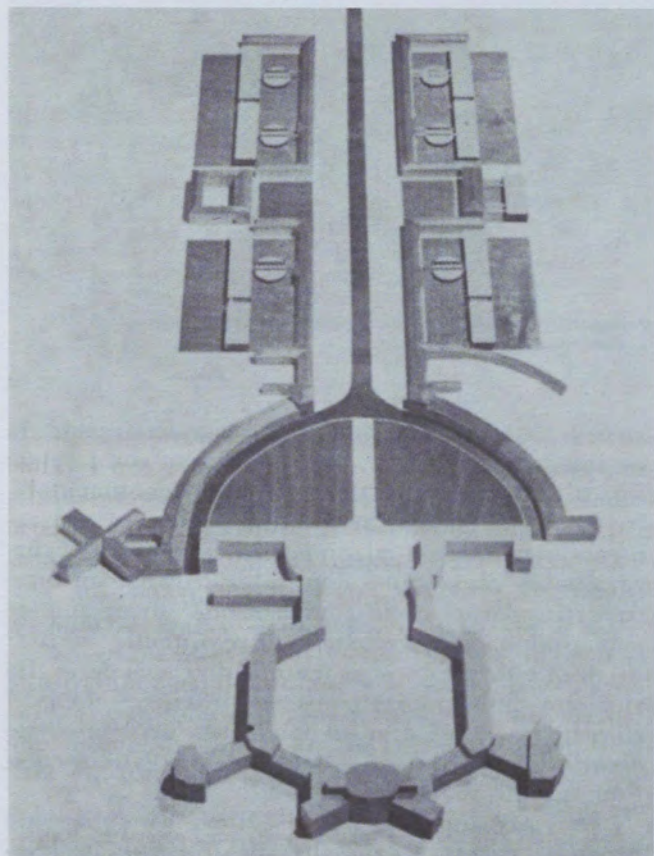


Fig. 4 - Modello: veduta prospettica.

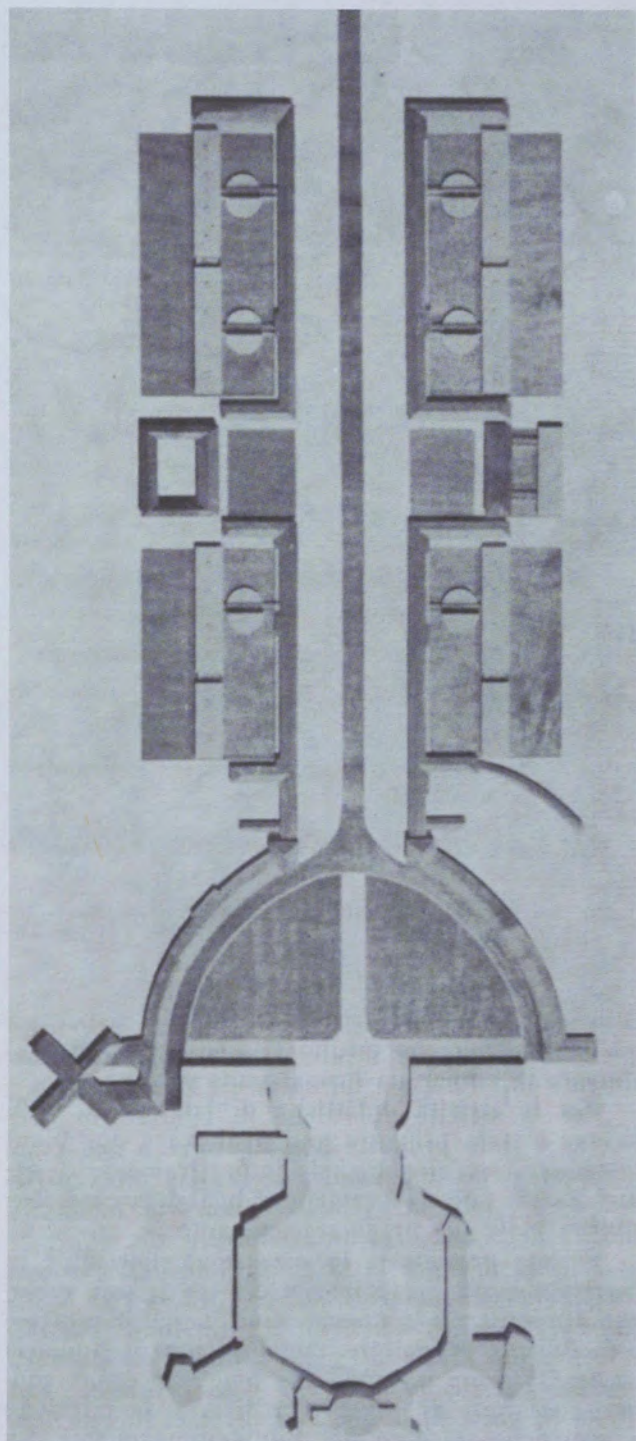


Fig. 5 - Modello: veduta zenitale.



Fig. 6 - Planimetria generale: A, Facoltà di Veterinaria; B, Facoltà di Agraria; C, Biblioteca, Circolo studenti e Servizio stampa; D, Foresteria e Collegio per studenti; E, Mensa e Spaccio.

ricerca e dei laboratori, e le tipologie esistenti a quelle funzioni che meglio si adattavano all'inserimento in edifici già formalmente definiti.

Per le attività didattiche di laboratorio e di ricerca è stata proposta una struttura a due piani fuoriterza, con una manica indicativamente di sedici metri, tale da permettere una sufficiente flessibilità nella sua organizzazione interna.

È stata prevista la localizzazione delle aule in corrispondenza dei collegamenti tra le due maniche (preesistente e nuova), cioè in luogo centrale e facilmente accessibile, con l'intento di studiarle successivamente in modo che potessero essere suddivise in unità di dimensioni diverse, in relazione a specifiche esigenze dei futuri dipartimenti. La progettazione dei nuovi nuclei funzionali mentre

rispettava il rigore simmetrico caratterizzante la composizione generale, non interferiva con i valori formali e scenografici del complesso monumentale, in quanto le nuove architetture, se pure chiaramente riconoscibili planimetricamente per localizzazione e fisionomia, non interferivano sui percorsi prospettici della composizione juvarriana né emergevano dalle volumetrie preesistenti.

A questo punto si è tentato di rispondere alle richieste della Soprintendenza formalizzando questi schemi distributivi ad un livello di definizione *architettonica* tale da dimostrare la validità dell'operazione di recupero.

La costruzione di nuovi edifici, assolutamente necessari per la funzionalità degli Istituti universitari, poteva essere risolta nel rispetto delle pre-

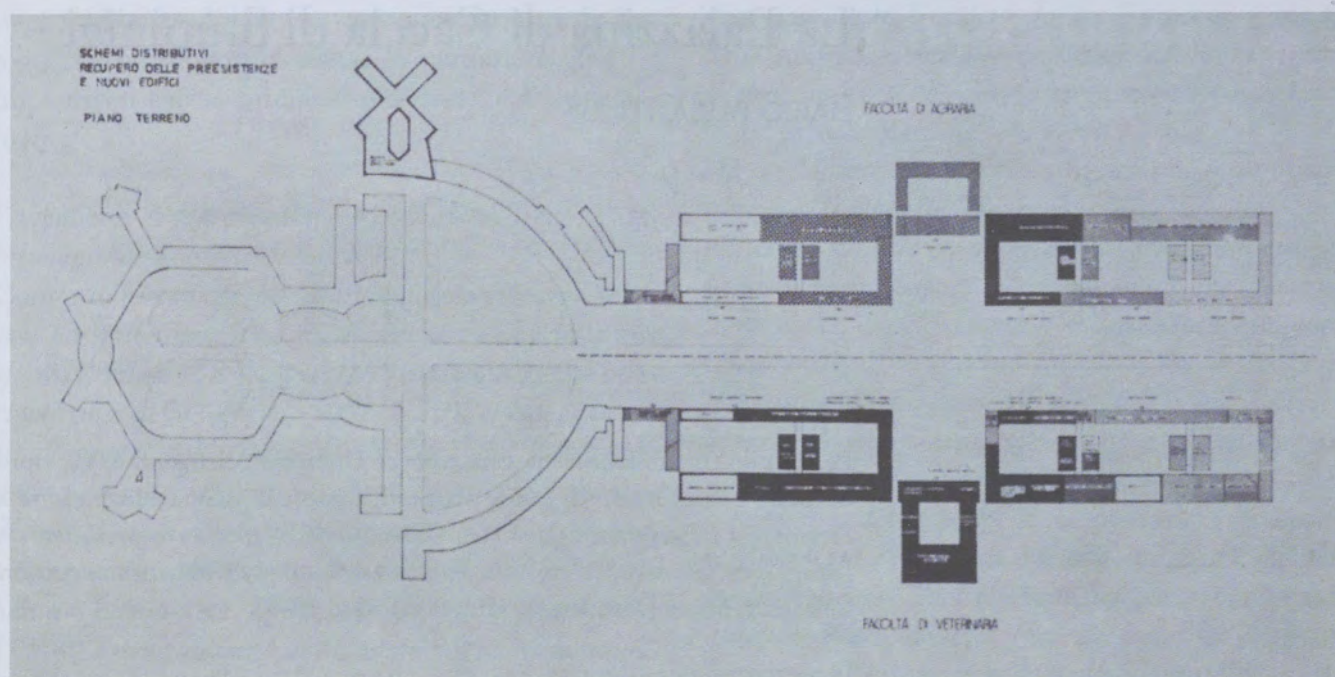


Fig. 7 - Schema distributivo, piano terreno.

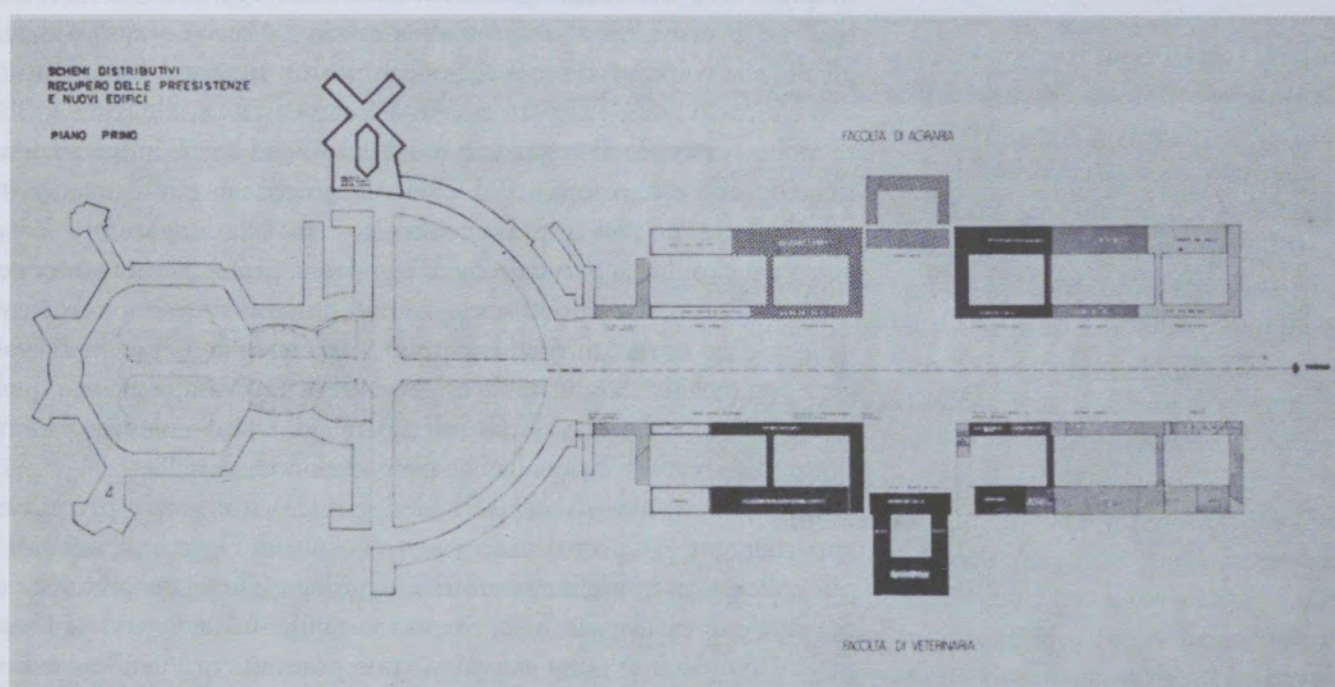


Fig. 8 - Schema distributivo, piano primo.

esistenze del complesso monumentale e nel generale disegno juvarriano. Una puntuale documentazione fotografica dello stato di fatto delle caserne è servita per illustrare ai Docenti delle due Facoltà la possibilità di eliminare le parti di recente costruzione non previste nell'idea juvarriana, ma spontaneamente nate da esigenze utilitaristi-

che connesse alla funzione agricola, e di risanare, nel rispetto della preesistenza, i corpi di fabbrica di cortina al Corso Stupinigi.

Infine si è avuto cura di mantenere i volumi di nuova costruzione al di sotto del filo di gronda degli edifici esistenti, come si può notare osservando il plastico.

Riproduzione anastatica da "Atti e Rassegna Tecnica", N.S., anno XXXIII, numero 12, dicembre 1979.

La Palazzina di Caccia di Stupinigi

MARIO PASSANTI

Per gentile concessione della casa editrice Umberto Allemandi & C., riproduciamo questo brano di Mario Passanti, tratto dal volume *Architettura in Piemonte. Da Emanuele Filiberto all'Unità d'Italia. Genesi e comprensione dell'opera architettonica*, Allemandi, Torino 1990, pp. 149-161 (prima edizione Libreria Editrice Dott. Ing. V. Giorgio, Torino 1945).

Nella vita del Sei e Settecento la caccia era di gran lunga il più importante esercizio che per diletto si praticasse all'aria aperta, onde teneva in quella un posto ben maggiore che nella vita d'oggi, in cui tanti altri sports e diversivi le si son venuti affiancando. Le caccie al cervo, al cinghiale, alla volpe, erano le maggiori, in quanto si prestavano a battute con concorso grande di partecipanti e correvasi a cavallo con l'ausilio di molto personale di scorta e di mute di cani; ed anche in quanto esse richiedevano esteso terreno, di preferenza boscoso e in buona parte pianeggiante, né mai troppo accidentato, atto alle lunghe rotte ed al corso dei cavalli. La permanenza in campagna prolungantesi talora per qualche giorno, dava occasione a svariati trattenimenti, ora nel chiuso delle sale, ed ora sui terrazzi e giardini, così che quando tal vita si svolgeva con maggior larghezza, le esigenze della caccia intrecciate a quelle del festoso soggiorno portavano a dare agli edifici una disposizione tipica, distaccantesi da quella che già vedemmo nella villa.

Oltre al gran terreno di caccia, richiedevasi allora un ampio parco; vari appartamenti, pel proprietario e per gli ospiti, fra loro indipendenti e pur collegati da comuni ambienti di soggiorno; alloggi pei seguiti e pel personale di caccia; scuderie, rimesse, e canili; un rustico ed una cappella. Complessi di tanta estensione non potevano in Piemonte essere realizzati che dalla casa regnante. Essi tuttavia non rappresentavano eccezioni prodotte dal capriccio di singoli, ma piuttosto la attuazione più completa di un ideale di vita da tutti sentito.

Una pittura di quella vita ci dà il libro che sulla Venaria Reale, la più ampia residenza di caccia nel Seicento, scrisse il suo architetto Conte Amedeo di Castellamonte, da noi già conosciuto quale autore del secondo ampliamento di Torino. Con artificio caro a quel tempo, egli finge di condurre a visitar la Venaria il cavalier Bernini, che passava per Torino di ritorno da Parigi ove era stato chiamato pel progetto del Louvre; ed il libro è tutto un dialogo fra l'autore soddisfatto dell'opera allor compiuta ed il celeberrimo napoletano che non gli lesina lodi, – da quando al mattino quello si presenta in carrozza a prenderlo all'albergo, sin quando la sera ve lo riaccom-

pagna¹. Merita di riportar qui questo tratto di dialogo che ha luogo nel visitar le scuderie e gli altri impianti di caccia prima di penetrar negli appartamenti:

Cavagliere: Si potrebbe sapere qual sia il Treno, e stabilimento della caccia di S.A.R.?

Conte: Io cercherò di soddisfarla più brevemente che mi sarà possibile (ancorché questa materia eschi dalla mia sfera). Primo S.A.R. ha un gran Cacciatore, carica principalissima della Corona, qual al presente, e degnamente occupata dal Marchese di Caraglio Cavagliere dell'Ordine dell'Annunciata, e delle principali famiglie di questi stati. Tre gentilhuomini, e un Capitano di Caccia, quali sono de gentilhuomini, il primo il Conte Santus Piemontese Cavagliere de Santi Mauritio e Lazaro, e maggiordomo di Madama Reale, Monsieu di S. Martino gentilhuomo francese, e Marescial delle Corazze guardie di S.A.R. Et il terzo Monsieur Borghese parimente geltilhuomo Francese Guidone della Compagnia delle genti d'arma di S.A.R. Et il Capitano di Caccia il Conte di San Gilio. Hà otto Cacciattori da Cavallo, de quali il più vecchio nella servità hà cura del nodrimento de Cani; ritira appresso di se tutti li grani, che vi bisognano, de quali se ne spediscono mille, e più sacca per anno, e ne fa fare il pane, e a quest'effetto occupa un corpo grande di Casa, che contiene un cortile con scuderia per dodeci Cavalli, stanze, sufficienti per sua habitazione granari, forno, e Camere per l'infermaria de Cani.

Hà un Capitano delle tele, che hà cura di far tender le tele nel bosco, quando li vien comandato, e quelle fa rimettere ne magazeni, e queste sono in tanta quantità che possono cingere fino a cinque miglia di paese. Al qual essercitio sono deputati tutti gl'habitanti del luogo della Venaria, per ilche gioiscono di molti privilegi, et esentioni.

Hà ventiquattro Conservatori quali continuamente corrono il paese per impedir il guasto della Caccia. E questi stanno nei contorni della Venaria Reale oltre cento cinquanta altri, quali sono distribuiti in diverse parti del paese per conservatione della Caccia ne luoghi riservati per la sola delitia del Prencipe.

Hà dodeci garzoni per servizio de Cani, che attendono a pascarli, e tener netti i loro letti, e Canili, quali tutti servienti alla Caccia hanno i loro stipendi, e stabilimenti ogn'uno a proportione della propria qualità e servità e tutti vestono la livrea di S.A.R.

Hà di più un Auditore, o sia Officiale di giustitia qual suol pigliarsi dal corpo del Senato, e questo ha giuridi-

zione sovra tutti li sudetti, forma li processi, e condanna li contravenienti à gl'ordini di S.A.R. in riguardo alla caccia, e questa carica presentemente vien esercitata dal Senator Rasino.

Hà un Marescalco, un Maestro Sellaro, e un Speciale tutti residenti nella Venaria Reale.

Hà cento Cavalli corridori d'ordinario, destinati solamente per l'uso della caccia a servir la sua Persona, e altre tanto d'altri distribuiti fra li sudetti Gentilhuomini, e Cacciatori.

Hà duecento Cani corridori, oltre li Limieri, e Levrieri, la razza de quali presentemente hà introdotta nei propri stati con grande sparagno di spesa, poiché fa usar diligenza che a debiti tempi si facciano coprir le Lisse da migliori Cani della Muta, e quelli, due mesi dopo nati li fa distribuire è diversi Casali del paese ove vengono mirabilmente grandi, e forti di membra, e riescono benissimo alla corsa, di rado pigliano il cambio, e essendo allevato in questo clima sopportano più la fatica, e sono meno soggetti alle malatie, come occorreva per il passato de forastieri, che tutti gl'anno conveniva mandar in Francia, e Inghilterra grossissime somme di denari per mantener la Muta e quelli anco difficilmente si potevano avere, almeno li buoni a qual si voglia prezzo.

Hà parimente M. R. la sua Muta di venti quattro cagnolini Pagnoli tanto piccoli, che alcuni di essi si portano per scherzo dalle Dame nelle proprie manizze, ma di tanto valore e coraggio nella caccia del lepre, che non la vogliono cedere a maggiori di loro, e sogliono portarli alla campagna per delitia da loro canili in Carrozza. Non ostante però tutte queste diligenze di sparagni non lascia di spendere S.A.R. nelli sovra detti stabilimenti di Caccia settanta, e più mille Ducatoni l'anno.

Oltre li sovrannominati Officiali, e Servienti alla Caccia tiene S.A.R. in questo luogo un Governatore, qual soprintende non solo alli affari domestici del Palazzo, e sue dispense, ma alla politica ancora della Villa, e de suoi abitanti, e questo è solito eleggersi frà li Cavaglieri di più confidenza. Gode di questo honore al presente il Conte di Sanfrè figliuolo del marchese di Caraglio Cavaglier della Camera ordinario, e Capitano della Compagnia di Corazze delle genti d'armi di S.A.R.

Subordinato a questo viene un altro ufficiale con titolo di Capitano della Venaria Reale con stipendio e obbligo di farvi residenza, e questo sovrintende alle cose familiari e economiche del Palazzo. Questo posto presentemente tiene Fabritio Maulandi uno delli aiutanti di Camera di S.A.R.

Hà un Conscierge. Un capo Giardiniere – Un Fontaniere. Un Custode de Fagiani – Un Guardabosco, e un altro delle peschiere ognuno con suoi Aiutanti.

Sopra intende in oltre a tutte le cose di queste delitie con autorità indipendente il Commedatore Frà Guglielmo Balbiano Cavagliere di Malta primo Maggiordomo di S.A.E. e Sovraintendente generale delle sue fortezze, qual precorrendo con la capacità dello ingegno, e con la velocità nell'esecutione, à gli stessi Regij comandi opera in maniera, che non lascia framerter tempo tra il comando, e l'esecutione (Genio particolare di S.A.R.).

Sovraintendono alle spese di queste fabbriche il Conte Giorgio Turinetti primo Presidente, e capo delle Regie Finanze, Ministro di consciuta integrità, e l'Auditor Horatio Gina, con le applicazioni, de quali le spese di già fatte in queste fabbriche per lo spatio di anni quindici, che già tanti si contano dal loro principio di circa due milioni di livre paiono raddoppiate nell'apparenza. Ma ritorniamo alla Caccia.

Corre S. A. R. regolarmente due giorni la settimana al Cervo, e qualche volta di più, non solo in questi contorni della Venaria Reale, ma in quelli anco di Rivoli, di Trana, di Stupiniggi, e dell'Abbatia di Casanova, in ogn'uno de quali luoghi ha fatto fabbricare altre particolari Venarie, capaci d'alloggiar la propria Persona, tutti li suoi Cavalli, tutti li Cani, e Cacciatori, à segno che ognuno di questi alloggiamenti richiederebbe una particolar descrittione, e potrebbe servire per bastante Casa di Caccia ad ogni Principe². Ne per questo creda V.S. che si diminuisca l'applicazione dovuta à gl'affari più importanti del governo; poichè anco alle cose della Caccia hà messo S.A.R. tal'Ordine nella distributione accertata de rilassi (attesa la gran cognitione che ella hà del Paese) che quelle Caccie, che altre volte si finivano con la giornata, hoggi dî in quattro hore al più sono spedite. Si che le avanza ancora la maggior parte del giorno da impiegarsi in quelle cose che le occorrono. A queste Caccie molte volte vi conduce Madama Reale, e Madama Serenissima la Principessa Ludovica Maria sua Sorella Cacciatrice intrepida, e infaticabile con le Dame, e Damigelle, ordinando farsi l'assemblea in quello de suoi sudetti luoghi, che più li piace, ove deposta la Maestà di Principe, e la qualità di Padrone, assume colle Dame quella di Cavagliere, e con Cavaglieri e Cacciatori quella di Compagno di Caccia.

Tutti gl'anni il giorno di Sant'Uberto festivo per li Cacciatori, fa la Caccia, e l'assemblea più solennemente qui nella Venaria Reale, ma in quest'anno è stata veramente Reale.

Cavagliere: Mi faccia gratia Signor Conte di darmene qualche notitia.

Conte: ora sarà servita. Hà preso S.A.R. la occasione di quest'assemblea con la resolutione di voler in sì fatto

giorno solennizzare le nozze di madamigella Pallavicina, Damigella d'honore di Madama Reale fatta Sposa del Marchese Fosdinovo Cavaglier straniero. E così gionto la sera antecedente al giorno festivo in questo Real Palazzo con splendidissima corte di Principe, Dame, e Cavaglieri, fù salutata dallo Sparo di dodici pezzi di piccola Artiglieria di Bronzo qui destinati per simili ricreazioni festive. Indi smontati (dopo breve riposo) entrarono tutti nella Capella, e fatta ivi la Cerimonia dello sposalitio, e ricevuta dal Sacerdote la benedittione, se ne passarono à lume di torchie al Palazzo, ove si diede principio al ballo, e dopo esso, ad una lautissima cena, doppo la quale ogn'uno si ritirò ai suoi alloggiamenti, già prima preparati, e d'ogni desiderabile comodità provvisti.

Comparvero il giorno appresso tutte queste Dame superbamente vestite con abiti acconci al cavalcare, con peruche bionde, e capelli con vaghe piume in capo, in guisa che non da altro erano differentiate da Cavaglieri, che dalle proprie bellezze; e sentita la messa solennemente cantata con musica andarono a pranzo; cioè, Madama Reale con la Principessa Ludovica, Principe di Carignano, Principini di Soijssons con la novella Sposa, e ben ottanta altre Dame, fu serviva nella gran Sala del Palazzo ad una tavola ovata frà un'armonioso trepito di Trombe, Musette, e Violoni, e S.A.R. in altra Sala attinente ad una tavola tonda con vinti Damigelle tutte figlie d'honore di Madama Reale, e della Serenissima Principessa Ludovica, e nell'istesso tempo furono serviti in altri appartamenti cento, e più Cavaglieri, e sotto a portici del primo Cortile erano pur disposte altre dodici tavole per li Officiali, per le guardie, per Cacciatori, per garzoni, e per staffieri tutte guarnite d'esquisite vivande.

Finito il pranzo montarono tutti a Cavallo guarniti quelli delle Reali Altezze, e delle Dame di quantità di nastri di vaghi colori, e di ricche quadrappe, e s'incamminarono alla caccia col seguente ordine. Andava avanti solo il Marchese di Caraglio gran Cacciatore, era seguito questi dalli tre Gentilhuomini e Capitano di Caccia, dietro a quali venivano li otto Cacciatori a Cavallo con suoi corni al fianco, e bacchetta alla mano, indi tutta la Muta de cani accoppiati, e condotti da garzoni, e staffieri, e dietro a questi con intervallo di pochi passi le Altezze Reali, e Principi Serenissimi seguiti da un squadrone di ben ducento tra Dame e Cavaglieri; che tutti misti insieme facevano una superbissima pompa, e gionti alle tele, fatta caccia di due Cervi, stati all'avantaggio rinchiusi in esse, ritornarono sul fare della notte al Palazzo, ove dato principio a novo ballo, e india a più lauta cena, se ne montarono dopo quella alla Sala del

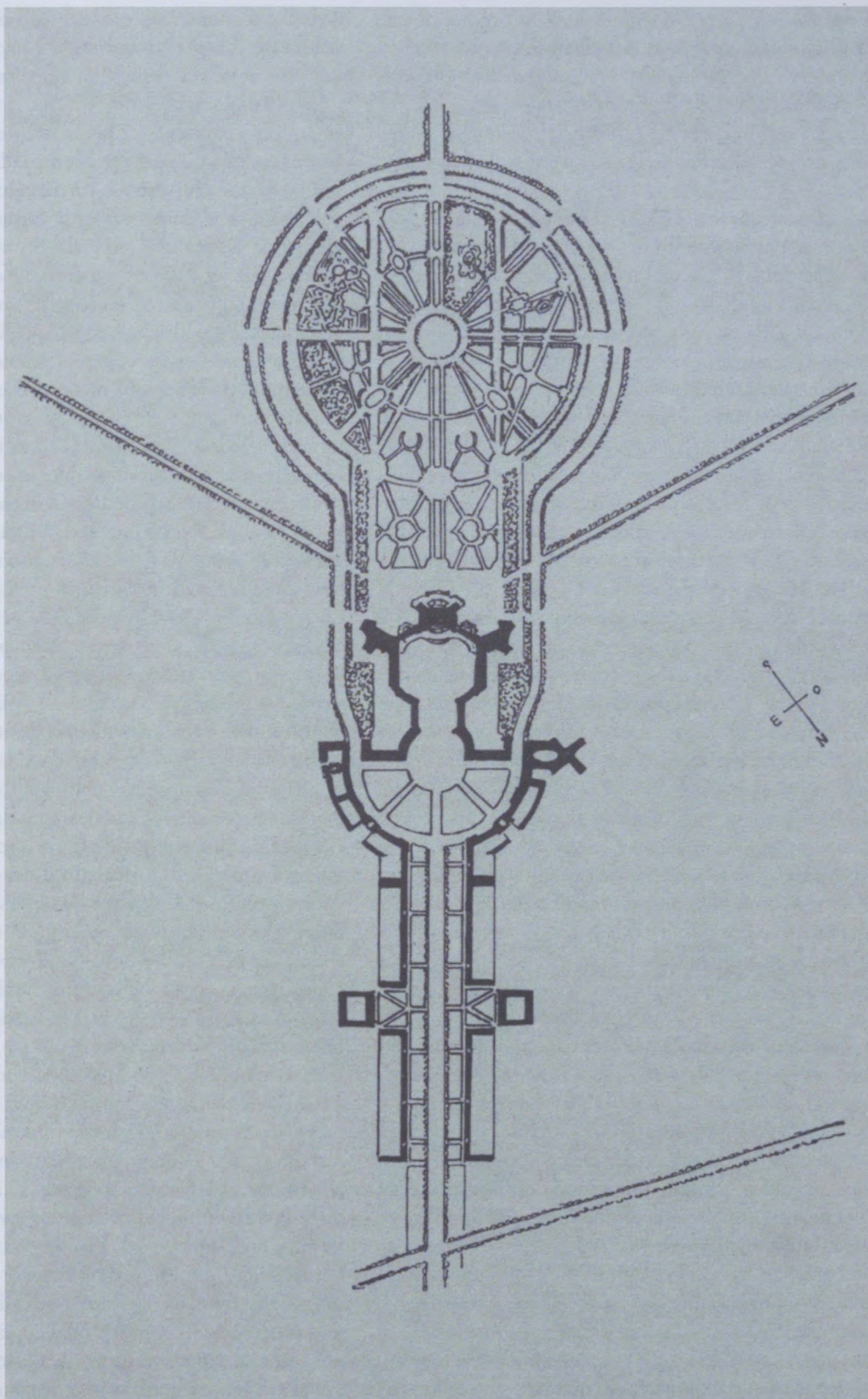


Figura 1.

Theatro, ove fù rappresentato un bellissimo Dramma Musicale con machine, intitolato Diana Trionfante d'Amore, composto dal Sig. Bernardino Bianchi Segretario di Stato, di Finanze, e de Cerimoniali di S.A.R. e quello finito con la notte finirono anco le solennità del giorno di Sant'Uberto.

Massima realizzazione del Seicento, fu questa della Venaria; del Settecento fu Stupinigi.

La Palazzina di Caccia di Stupinigi, sita nel piano a mezzogiorno di Torino poco oltre il Sangone, è collegata alla città da un rettilineo viale lungo nove chilometri che aveva inizio nei pressi della porta posta al termine della Via Nuova. L'asse del viale regge tutto l'insieme dei suoi edifici, che si allineano ai suoi lati in due ali su quello congiungentisi al loro termine. L'insieme è stato ordinato dando alle successive parti destinazione via via più nobile: dapprima le cascine, via via le scuderie e le rimesse, gli alloggiamenti pei seguiti, e gli appartamenti padronali, e per ultimo, sull'asse del viale, il grande salone, ambiente che è il cuore di tutto il complesso, in cui si danno pranzi e feste, in cui tutti convengono. A notte di questo, fra l'ultima parte delle due ali, è il cortile d'onore; a giorno, il parco; la zona fra l'inizio dell'uno ed il termine dell'altro è cinta da un muro; tutt'intorno stendevansi la riserva di caccia. Così agli ambienti padronali si perveniva passando davanti a tutta la teoria degli ambienti inferiori allineati ai due lati: disposizione allora possibile, in quanto l'armonia regnava fra le classi sociali – sebben tra queste le disparità fossero marcate come poi non più; ma che più non sarebbe garbata, nonché ad un re, né pure ad un medio borghese dopo la Rivoluzione Francese, sorta con questa la lotta fra le classi in seguito alla proclamata loro eguaglianza.

Questa disposizione è stata attuata in due articolati complessi [fig. 1]. Nel primo troviamo una lunga parte rettilinea, allargantesi al mezzo in due spiazzi rettangolari, e poi una parte in curva a forma di amplissima esedra. A questa se ne oppone, all'inizio del secondo, altra molto minore appoggiantesi in avanti a due lunghe braccia trasverse, ed all'indietro a due tratti longitudinali; formasi così fra le due esedre un piazzale vastissimo, che oltre ai due gran varchi sull'asse longitudinale – verso il viale di Torino e verso il cortile d'onore – due minori ne presenta agli estremi della esedra grande. Al di là dei due tratti longitudinali le ali si riallontanano in obliquo, proseguono poi parallele, ed infine in obliquo si riavvicinano sino a saldarsi al salone centrale, racchiudendo così fra esse

il cortile d'onore. Dall'opposto lato del salone in prosecuzione dei due ultimi tratti obliqui, i cui assi si incrociano sul suo centro, altri due tratti si protendono verso il parco.

In armonia colla crescente nobiltà della loro destinazione, questi successivi volumi, dalle prime cascine sino al salone mostran via via maggior altezza e maggior nobiltà di materiali e di forme. A chi invero giunge da Torino lungo il viale, Stupinigi si fa incontro con due ali dal tono quanto mai dimesso: due ali rettilinee, solo alte 7 metri alla gronda, spesse 9, distanziate 70 e lunghe ben 413, colle spoglie superfici in grezzo laterizio appena fermate agli estremi da elementari paraste; solo nei due tratti in fondo agli slarghi, più spessi e più alti, e scompartiti da una uniforme teoria di paraste, il tono un po' si rileva. Ma nella esedra grande a questa teoria di paraste s'intreccia in sott'ordine una di archi, ed alle testate le masse si alzano con un attico pieno. Attico pieno e teoria di elementi verticali vengon ripresi con maggior forza nelle ali trasverse con cui s'inizia il secondo complesso: l'attico si estende su tutta l'ala, e gli elementi verticali divengon qui rilevatissimi piloni; al grezzo laterizio succede la liscia superficie dell'intonaco, i piloni si ornano di pigne in pietra. Dappertutto, da qui innanzi si mantiene l'attico pieno e la superficie ad intonaco; ed a partire dal termine dell'esedra minore, dappertutto vi corre anche il traforato coronamento di una balaustra in pietra. Gli ultimi tratti obliqui si alzano ancora, e fra questi infine trionfa la cilindrica massa del salone, di molto sorpassante tutte le altre in spessore ed altezza. Stucchi ornano qui vani e capitelli, e marmorei vasi e trofei di caccia si levano sull'attico a balaustri, e la copertura, a coppi nelle altre parti, qui rifulge in metallo e si rialza a recar sul vertice, simbolo del luogo, un bronzeo cervo.

E mentre nel primo complesso la continuità delle ali, in corrispondenza agli angoli formati dagli slarghi rettangolari, è ridotta ad un semplice settore diagonale reso ancor più inconsistente dall'ampio passaggio, ed al termine del complesso le ali si allontanano; nel secondo la continuità mai accenna a venir meno, ed al termine le ali convergono a saldarsi col salone. E mentre nel primo, a tratti tutti rettilinei or longitudinali ed or trasversi (appena negli smussi degli slarghi si accenna a tratti obliqui) seguono quelli in curva dell'esedra; nel secondo invece tratti rettilinei (longitudinali, trasversi ed obliqui) e tratti in curva si alternano, e nell'intorno del salone gli uni e gli altri si fanno contemporaneamente presenti.

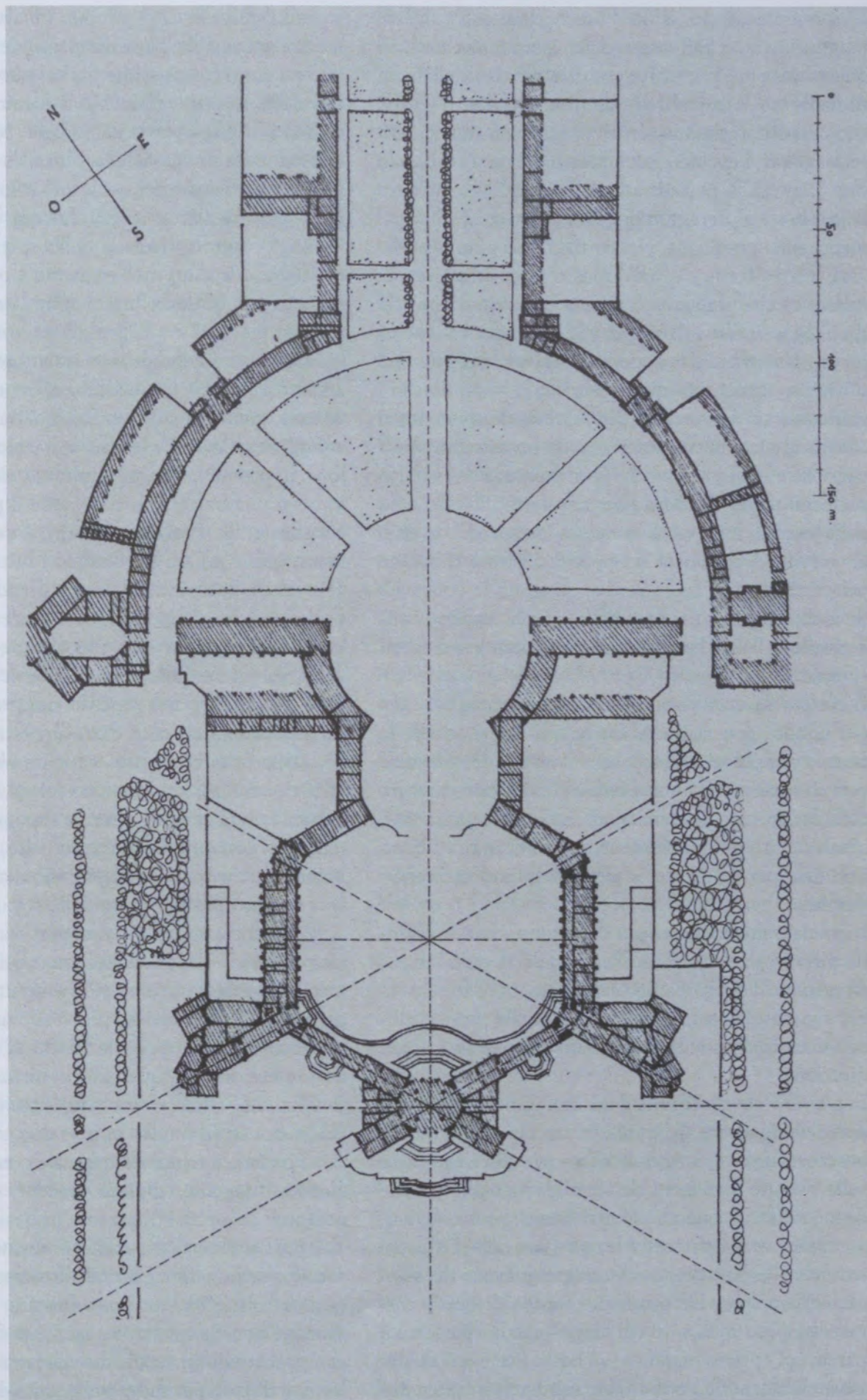


Figura 2.

La preminenza del salone, unico elemento sull'asse longitudinale, è rafforzata dalla quasi mancanza, in questo insieme pur sì lungo, di altri assi, dall'inizio sino ad esso. Alcun altro notasi fino al cortile d'onore: che se ad un asse trasverso accennano i due slarghi rettangolari, l'occhio anziché trovare in essi un centro ove fermarsi, è portato ad oscillare dall'una all'altra delle due vedute agli angoli loro aprentisi obliquamente sulla campagna. Nel cortile poi la gran fuga del viale verso Torino, e, all'opposto lato, la massa del salone or sì dominante, tolgono ogni importanza ai suoi assi trasverso ed obliqui, [fig. 2]. E questa costante preminenza del salone più appare proprio nel momento in cui, giunti al piazzale, la vista, non più contenuta tra le due ali delle caschine, di un subito si allarga in tutta la sua ampiezza, da un estremo all'altro della esedra grande: che là di fronte le due affatto uniformi teorie di piloni pongono in risalto al centro della esedra minore la convessa massa del salone. Convessità e concavità si oppongono fra loro, come nel piazzale pure fra loro si oppongono le concavità delle due esedre: i tre elementi curvi dell'insieme, tutti a cavallo dell'asse longitudinale, opponendosi si corrispondono.

E così, attraverso tanti moti e rispondenze, col farsi più nobili i materiali e le forme, più brevi ed alte le masse, più salde le articolazioni e più frequente e vario il succedersi di tratti retti e curvi, a poco a poco, dalle lunghe spoglie caschine alte solo sette metri, sino al salone alto trentadue al vertice, si sviluppa su di un solo asse per ben settecento metri questo crescendo mirabile.

E chi dal salone attirato già di lontano – sin da quando piccolo gli era apparso là in fondo al viale – e poi da esso attirato via via più dappresso e più fortemente lungo tutto questo crescendo, in quello penetra alfine, si sente d'un subito riattirato a fuggirne in ogni direzione.

Fuga sul viale di Torino, fuga sull'opposto viale del parco, inquadrata dalle ali del cortile e dall'esedra boscosa; fughe ai lati su rettilinee vie di campagna e sulle gallerie ai fianchi del cortile, inquadrata tutte dagli ambienti laterali. Più ristrette queste ai lati, aprentisi ove più ristretta è la curvatura dell'ellisse, col lor vicino «primo piano» al medesimo livello del salone; più ampie quelle prime due, aprentisi ove la curvatura è più ampia, – di cui maggiore è quella verso il parco, col «primo piano» a più basso livello ed a maggiore distanza. Ben otto fughe, irradiantesi dal centro del salone per l'incrociarsi degli assi ortogonali ed obliqui, rese più marcate dal suo sopraelevato piano,

a cui dal piazzale ci si è venuti innalzando insensibilmente, grazie all'intermedio piano del cortile.

Varie e pur rigorosissime fughe, per le quali in ogni direzione a perdita d'occhio il dominio dell'architettura si prolunga per la campagna. Non v'è luogo in questo mondo sconfinato, per la libera natura. Mondo artificioso del quale nel salone subiamo più intensamente l'incanto perché qui più che altrove l'artificio, oltre a rivelarsi nello spettacoloso giuoco di fughe, s'insinua nella struttura e si stende sulle superfici. In questo ellittico ambiente – vasto così da misurar metri 23 e 19,70 sugli assi ortogonali e 20,25 in altezza – vediamo levarsi isolati quattro alti piloni a sostener una vela quadrata al centro, ed, intestati ad essa, quattro semibacini ai suoi fianchi; piani orizzontali stendersi fra bacino e bacino, a livello della loro imposta; ed a metà altezza dei piloni girare intorno una balconata, collegante il primo piano dei corpi laterali. Fra questi corpi il salone mostra di incastrarsi con due alti ambienti rettangolari coperti con volte a botte intaccanti con grandi lunette i semibacini, ed è effetto a cui concorre la copertura a botte, segnante un asse più che ogni altro tipo di volta, ed anche la luce, proveniente solo dalle loro pareti di fondo. Per vero in questo incastrarsi del salone mediante i suoi due vani estremi v'è rispondenza perfetta con quanto appare all'esterno, e non artificio; ma lassù sui quattro piloni, senza contrasto appare la vela centrale e senza appoggio i semibacini, terminati orizzontalmente: son volte, subito l'avverte l'animo anche quando non ne abbia chiara coscienza, con non più peso e spinta della sottostante balconata. All'inconsistenza di tal copertura va unita la sua mancanza di rispondenza con quella esterna, che metallica e spigolosa si rileva sì alta a figurar col giuoco di abbaini tutto un piano soprastante al salone; ed è mancanza di rispondenza che si nasconde anche in elementi minori, quali le vetrate superiori aprentisi ai lati del salone, di fuori tutte tre uguali, e di dentro invece tanto più ristrette le due laterali. E l'artificio si insinua anche nella parziale o completa simulazione di sagome, dipinte anziché in rilievo, e di profondi strombi, attuati solo in bassorilievo.

Tali artifici creano fra realtà e finzione un equivoco sottile, per cui talora gettando attraverso le stanze uno sguardo oltre il vano d'una finestra, resti incerto se finzione non sia quella strada che là fuori fugge nella campagna. Un senso di straordinaria inconsistenza e levità è diffuso per tutto: nelle volte del salone, da un vento gonfiate e dai piloni trattenute più che sorrette; nelle scalee verso il cortile ed il parco, protendentisi

senza appoggiarsi alle ali di fianco; nella lunga flussosità del ripiano verso cortile e nel larghissimo aereo dispiegarsi del terrazzo verso il parco. E nell'insieme stesso, in cui, dipartendosi un solo cavo ambiente, l'ali sottili van fra loro con sì vario moto allentandosi, avvicinandosi e riallontanandosi sino agli estremi dei due tratti trasversi; e poi di là, non più a quelle né fra loro legate, fatte più basse e sottili, altre due ali si van protendendo lungi nel piano con più disteso moto ed articolazioni più labili. A poco a poco nell'aggirarci pel vasto insieme quelle masse, anziché radicate nel terreno, ci appaion natanti sul piano irriguo, velato sì sovente di nebbia in lontananza; e ci afferra allora un senso struggente della fugacità del tempo, chè, così disancorate, ad un soffio esse paion dover mutare distanze e direzioni, e disperdersi, e tutto quel miracoloso mondo scomporsi e non esser più.

Possediamo ancora un foglio del Juvarra³ in cui ci è dato di assistere ad un momento di capitale importanza in questa creazione, – felice momento in cui essa dev'essere proceduta con meravigliosa rapidità. Egli aveva dapprima segnato un salone centrale da cui partivano due ali oblique, verso il parco, e due ali rette, contenenti le scale e prolungantesi poi in curva ad abbracciare il cortile d'onore: al salone si affianca un pronaio verso questo, ed un ambiente verso quello. Il salone, così grande e chiuso tutt'attorno in basso, evidentemente appare già pensato di altezza tale da comprendere i due piani laterali; la sua pianta, a rette e semicerchi, è riecheggiata nelle ali del cortile. Insieme ancora infelice, particolarmente nell'attacco tra il salone e le braccia ove son le scale.

Ma anziché completare a sinistra lo schizzo, segnandovi il braccio curvo del cortile, sopravviene l'idea di sostituir verso questo due braccia oblique: le scale rimangono così inserite fra tali braccia e le braccia oblique verso il parco; le fughe del salone, che prima eran quattro – due sull'asse del viale di Torino e due sulle ali verso il parco – ora salgono a sei: due dal centro del salone, due, ad angolo retto tra loro, dal centro del semicerchio di destra, e due da quello di sinistra.

Nello schizzo sottostante quest'insieme ha acquistato una agilità straordinaria: lati retti e lati semicircolari si son fusi nella linea continua di un ellisse, le due coppie di assi ad angolo retto si son fuse in una sola ad angoli acuti intersecantisi al centro, altre due fughe si son create sull'asse maggiore spodestandone le scale, i due ambienti che verso il cortile ed il parco antistavano al salone sono spariti.

Nello schizzo in basso c'è già in pochi tratti tutto il cortile d'onore.

Le scale interne sono in un primo tempo sistemate all'inizio delle ali circuenti il cortile; in un secondo tempo vengon da tal posizione rimosse onde poter in quelle ali creare le fughe trasverse; ed infine risistemate in esse, ma sdoppiata ciascuna ai due lati dell'asse dell'ala, sì da mantenere nel contempo le fughe⁴.

Questo complesso è poi schizzato in prospettiva. Dal centro del salone e dal centro del cortile due stelle di fughe si irradiano per la campagna: ma le fughe della seconda stella non sono poi state tracciate in realtà, con vantaggio, come abbiám visto, della concentrazione sul salone. La scalea verso cortile (e certamente nel suo pensiero anche quella verso il parco) non è più scissa in due rampe appoggiantisi alle ali, ma con maggior leggerezza, dalle ali distaccata, essa già protendesi isolata al centro.

Attraverso ad alcuni schizzi possiamo cogliere la ideazione del salone. Notammo dianzi come nel primo foglio esaminato esso fosse già concepito di dimensioni molto più vaste che gli altri ambienti, con un'altezza almeno pari ai due piani laterali.

L'esterno è in uno schizzo prospettico⁵ rappresentato coperto con un tetto di moderata inclinazione certo a coppi; mentre in altro menzionato dianzi⁶ già il tetto si rialza e si sagoma in metallo. Non ancor compaiono i due corpi trasversi.

L'interno è rappresentato in due fogli⁷ con vari schizzi prospettici. In alcuni il vano appare completamente sgombro, senza neppur la galleria – gran tronco di cilindro ellittico coperto da un bacino ribassato; in altri, già articolato coi quattro piloni; in nessuno è ancor traccia di corrispondenti articolazioni nella copertura.

In questi schizzi per l'interno e l'esterno del salone vedesi sviluppata la concezione di un corpo cilindrico a base ellittica sul cui centro convergono tre braccia trasverse per parte⁸. Ed essi ci mostrano come Juvarra, per saldare le braccia a quel corpo ed impedire che esse, se così può dirsi, scivolassero sulla sua superficie, fu portato a dare al salone tutta la varia articolazione di piloni e di volte e di emergenti braccia trasverse e di tetto, che ora vediamo nell'opera.

In Soperga e Stupinigi Juvarra ha realizzato le due sue opere di maggior mole. Entrambe concepite a distanza di pochi anni per un medesimo committente, e

destinate entrambe a sorgere isolate nei pressi di una città medesima: ma Soperga come affermazione della Monarchia in cospetto di tutto il Piemonte, Stupinigi come luogo di delizie a cui si chiedeva di esser distratti dalle cure di ogni giorno. Onde a Stupinigi ben si addicevano gli artifizi creanti un mondo fantastico, mentre in Soperga essi avrebbero contrastato con la fondamentale espressione di autorità: e nella pianura gli artifizi trovavano all'espandersi del loro dominio una condizione favorevole, mancante invece sul colle di Soperga, dall'alto del quale tutto il Piemonte, come da alcun altro suo punto, si dispiega nella sua configurazione reale.

Vediamo Juvarra sviluppar l'uno e l'altro di questi gran complessi su di un unico asse longitudinale situando ad un loro estremo il corpo che per destinazione e conseguente volume ed espressione è il primario: ma in fondo in Stupinigi, che sorge nel piano, ed in avanti invece in Soperga, che sorge sul colle e che verso Torino deve presentarsi a fronte scoperta. Destinazione dell'edificio e configurazione del sito non gli sono apparsi elementi a cui doversi semplicemente conformare, ma di quegli elementi, ben lo vediamo, egli ha fatto radici per la sua creazione. Così pure la situazione di quel colle davanti alla città stesa al piede l'aveva portato a spinger in avanti rispetto ai campanili la massa della Chiesa; così ad una opposta disposizione aveva portato in Sant'Agnesa la configurazione della stretta e lunga piazza antistante, stesa trasversalmente: e così ancora nella Santa Sindone la vertiginosa fuga verso l'alto trovava terreno favorevole nel dislivello fra i piani della Cappella e del Duomo.

La costruzione di Stupinigi fu iniziata nell'aprile del 1729. La parte centrale doveva essere in piedi nel '33, poiché in quell'anno furon terminate le pitture del salone. Non si conoscono disegni del Juvarra riferentisi alle ali trasverse che si dipartono dai termini delle gallerie oblique ai lati del salone (ali in cui si hanno altri appartamenti), nonché al primo complesso. Queste parti furon costruite dopo la sua morte, avvenuta nel '36. Il primo complesso probabilmente su disegno dell'Alfieri, che al Juvarra succedette nella carica di architetto regio, e che consta aver diretto per qualche tempo i lavori di Stupinigi. Dal '67, anno della sua morte, vi operò il nuovo architetto regio, conte Birago di Borgaro. Il parco fu ordinato nel 1740 da Francesco Bernard, chiamato di Francia⁹.

La figura numero 2 è tratta da un disegno antico intitolato «Pianta del Real Palazzo di Stupinigi col progetto di render il medesimo terminato per ivi alloggiare tutta la Real Corte». Vi si vedono appunto le due ali trasverse ora menzionate, staccantisi dal termine delle gallerie oblique – ali eseguite solo in parte; nelle ali del cortile parallele all'asse longitudinale appaiono sistemati nuovi appartamenti, non poi eseguiti; e vedonsi pur progettate due nuove ali di servizio parallele alle ali trasverse del piazzale, anche queste non poi eseguite. All'estremo dell'ala sinistra dell'edera trovasi la chiesa; all'estremo destro il canile. Nelle ali attorno al piazzale e nelle brevi ali rette, fra questo ed il cortile d'onore vedonsi in disegno segnati gli scomparti per i cavalli. In altro disegno della seconda metà del '700 vedonsi proposti molto maggiori ampliamenti, che, se eseguiti, avrebbero soffocata la levità¹⁰.

Note

¹ *Venaria Reale – Palazzo Di Piacere e di Caccia. Ideato dall'Altezza Reale di Carlo Emanuele II Duca di Savoia. Re di Cipro & Disegnato e descritto dal Conte Amedeo di Castellamonte L'anno 1672 – in Torino Per Bartolomeo Zappatta 1674.*

² Esagera; quanto poi a questa «Venaria di Stupinigi» del '600, non doveva esser gran ché.

³ BRINCKMANN, ROVERE, VIALE, *Filippo Juvarra*, vol. I, Zucchi edit., Milano, tav. 168; BRINCKMANN, *Theatrum*, cit., tav. 161 e osservazioni relative.

⁴ BRINCKMANN, ROVERE, VIALE, *Filippo Juvarra* cit., tav. 169.

⁵ BRINCKMANN, *Theatrum*, cit., tav. 162.

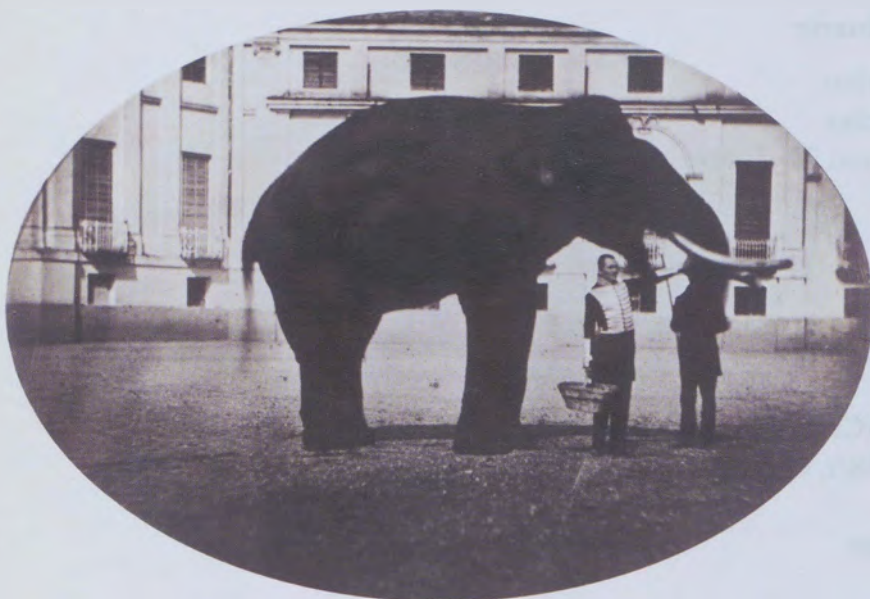
⁶ BRINCKMANN, ROVERE, VIALE, *Filippo Juvarra* cit., tav. 169.

⁷ BRINCKMANN, *Theatrum*, cit., tav. 169.

⁸ BRINCKMANN, *Theatrum*, cit., tav. 163 e *Filippo Juvarra* cit., tav. 169.

⁹ CHEVALLEY, *Ville Piemontesi del XVIII Secolo*, S.T.E.N., Torino 1912, e BRINCKMANN, *Theatrum*, cit.

¹⁰ CHEVALLEY, *Ville Piemontesi* cit., p. 67.



Al Museo di Storia Naturale di Torino, nell'edificio seicentesco che fu sede dell'Ospedale San Giovanni Battista, si conserva la spoglia imbalsamata di Fritz, l'elefante indiano che il viceré d'Egitto Mohamed Alì donò al re di Sardegna Carlo Alberto nel 1826. Arrivato a Torino via Genova nel giugno del 1827, l'animale venne ospitato nelle scuderie grandi della Palazzina di Caccia di Stupinigi e per lui venne costruita, nel cortile della Palazzina stessa, una grande vasca circolare con scivolo. Le cronache dell'epoca lo ricordano come un animale di buon carattere, molto legato al suo guardiano Stefano Navarino, tanto da soffrirne la perdita quasi con la follia.

In documenti conservati presso gli archivi dell'Università degli Studi di Torino si racconta che mangiava "50 pani al giorno di 3 libbre genovesi caduno, equivalenti a poco più di rubbi piemontesi 5, 24 cavoli lombardi, o altro equivalente vegetabile, o invece 4 libbre di butiro con 16 di riso cotto, zucchero nell'acqua libbre 5, vino, pinte una due al giorno, tabacco da fumare e fumo di persona fumante" e che per lui si consumavano "4 libbre di butiro per ongerlo intieramente dopo averlo ben lavato". Pare si compiacesse "al suono della musica, al suono del corno, al canto del suo custode: s'inginocchia, s'assiede, si corica, ruggisce di una voce alta e piena che par di tuono".

Malato da lungo tempo, fu ucciso con acido carbonico l'8 novembre del 1852; oltre le spoglie, rimasero di lui alcuni ritratti che fanno parte dell'iconografia curiosa di Stupinigi e del suo parco.

Questa foto, ricavata da un dagherrotipo della Collezione Simeon (Archivio Storico del Comune di Torino), è pubblicata a pag. 17 del volume, curato da Dina Rebaudengo, Torino 100 anni, Grafiche Alfa Editrice, Torino 1977.

M.B. e M.Tr.

A&RT è in vendita presso le seguenti librerie:

Celid Architettura, viale Mattioli 39, Torino
Celid Architettura, via Boggio 71 A, Torino
Celid Ingegneria, corso Duca degli Abruzzi 24, Torino
Cortina, corso Marconi 34/a, Torino
Druetto, piazza CLN 223, Torino
Feltrinelli, piazza Castello 7, Torino
Oolp, via Principe Amedeo 29, Torino
Zanaboni, corso Vittorio Emanuele II 41, Torino
L'Ippogrifo, piazza Europa 3, Cuneo
La Meridiana, via Beccaria 1, Mondovì (CN)
Punto di vista, stradone Sant'Agostino 58/r, Genova
Clup, via Ampere 20, Milano
Dell'Università, via Castelnuovo 7, Como
Toletta, Dorsoduro 1214, Venezia
Cluva, Santa Croce 197, Venezia
Progetto, via Marzolo 28, Padova
LEF, via Ricasoli 105/107, Firenze
Pangloss, via San Lorenzo 4, Pisa
Kappa Gramsci, via Gramsci 33, Roma
Guida, via Port'Alba 20, Napoli
Laterza, via Sparano da Bari 136, Bari

Le inserzioni pubblicitarie sono selezionate dalla Redazione.
Ai Soci SIAT saranno praticate particolari condizioni.

La Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino accoglie nella «Rassegna Tecnica», in relazione ai suoi fini culturali istituzionali, articoli di Soci ed anche non Soci invitati. La pubblicazione implica e sollecita l'apertura di una discussione, per iscritto o in apposite riunioni di Società. Le opinioni ed i giudizi impegnano esclusivamente gli Autori e non la Società.

Consiglio Direttivo

Presidente: Marco Masoero

Vice Presidenti: Enrico Cellino
Enrico Salza

Segretario: Carlo Ostorero

Tesoriere: Franco Fusari

Consiglieri: Sergio Brero, Franco Campia, Beatrice Coda Negozio, Roberto Fraternali,
Franco Fusari, Maurizio Momo, Carlo Ostorero, Andrea Rolando,
Marco Surra, Marco Trisciunglio

Stampa CELID - via Cialdini 26, Torino

2° B' CECIENIV
105 A 110



...CON SALDA FONDAZIONE...